

REFLEXOS DAS ALTERAÇÕES DA LEI SECA SOB O COMPORTAMENTO DOS CONDUTORES DA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI

Reflections of changes in drought law under the behavior of drivers of the metropolitan region Cariri

CHIROLI, Daiane Maria De Genaro

Universidade Estadual de Maringá

PINTO NETO, Miguel Leite

UNICESUMAR

ARAGÃO, Franciely Veloso

Universidade Estadual de Maringá

ZOLA, Fernanda Cavicchioli

Universidade Estadual de Maringá

Resumo: A Lei 12.760/2012, com o intuito de corrigir falhas e punir mais rigorosamente quem ingere álcool e dirige, alterou a Lei 11.708/08, popularmente conhecida como Lei Seca. Com a Nova Lei houve maior rigidez na análise de embriaguez, e aumento do valor da infração de trânsito. Nesse sentido, este trabalho tem como objetivo verificar o impacto que as alterações na Lei causaram sob o comportamento de condutores das principais cidades da Região Metropolitana do Cariri. É uma pesquisa descritiva com abordagem quantitativa realizado no período de maio a julho de 2015. O delineamento da pesquisa se deu através do estudo de campo. Os questionários foram respondidos por condutores das cidades de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha. Os resultado obtidos evidenciaram que as alterações na Lei Seca não causaram impacto no hábito dos condutores da região estudada, os quais permanecem ingerindo bebida alcoólica e conduzindo seus veículos, colocando em risco a sua própria vida e da sociedade em geral.

Palavras-chave: Comportamento condutores; Lei seca; Lei 12.760/2012

Abstract: Law 12.760 / 2012, with the purpose of correcting faults and punishing more rigorously those who drink alcohol and drive, changed a Law 11,708 / 08, popularly known as Lei Seca. With the New Law had greater rigidity in the analysis of drunkenness, and increased the value of traffic infraction. In this sense, this work aims to verify the impact that, as the movement in the Law caused under the behavior of drivers of the main cities of the Metropolitan Region of Cariri. It is a descriptive research with a quantitative approach carried out in the period from May to July 2015. The research design through the field study. The questionnaires were answered by drivers from the cities of Juazeiro do Norte, Crato and Barbalha. The results obtained evidenced that as the movement in the Dry Law did not cause the impact no habit of the drivers of the studied region, who remain ingesting alcoholic beverages and driving their vehicles, putting at risk their own life and society in general.

Keywords: Behavior drivers; Drought law; Law 12,760 / 2012

INTRODUÇÃO

A Lei N.º 11.705/08, conhecida como Lei Seca que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), surgiu a partir da preocupação do Estado com o alto índice de acidentes de trânsito causado pelo uso excessivo de bebidas por condutores de veículos automotores.

Concernente aos aspectos legais, a Lei Seca trouxe importantes mudanças, principalmente em relação aos crimes de trânsito, como por exemplo, lesão corporal culposa (art. 303), embriaguez ao volante (art. 306) e de participação em competição não autorizada “racha” (art. 308).

As alterações feitas pela Lei 12.760/2012, com objetivo de corrigir as falhas da Lei anterior e a tratar com mais rigor os condutores que dirigem após ingerirem bebida alcoólica, vem contribuindo expressivamente para a redução de acidentes, conforme estudos realizados pelo Departamento Nacional de Trânsito.

Dentre as principais alterações, estão as punições mais severas para condutores flagrados sob influência de álcool, como aumento do valor da multa, a obrigatoriedade dos testes que comprovem a embriaguez, caso o motorista envolva-se em algum acidente de trânsito e a estipulação de uma quantidade mínima de álcool para caracterização do delito de embriaguez ao volante.

Nesse sentido, a Nova Lei Seca está mais rigorosa no intuito de prevenir a quantidade de acidentes que ocorrem desenfreadamente no país, principalmente envolvendo motoristas alcoolizados, bem como suprir as falhas da legislação anterior, que oferecia brechas à impunidade.

É alarmantes o número de acidentes de trânsito na Região Metropolitana do Cariri e a imprudência, o descuido com o veículo e a ingestão de bebidas alcoólicas responde pelos motivos mais comuns, decorrente dos hábitos dos condutores da região.

Dessa forma, este trabalho tem como objetivo analisar se as alterações na Lei Seca trouxeram impacto nos hábitos dos condutores que ingerem bebida alcoólica, bem como buscar alternativas para fiscalização mais rigorosa e educação para o trânsito.

REFERENCIAL TEÓRICO

Álcool X Trânsito

O álcool é a droga lícita mais consumida no país, o que provoca danos sociais e à saúde. Diversos estudos nacionais e internacionais apontam a ocorrência significativa de mortes relacionadas ao uso de álcool (SENAD, 2013, p.34).

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), cerca de dois milhões de pessoas morrem a cada ano em decorrência das consequências negativas do uso do álcool, seja por intoxicações agudas, cirrose hepática, violência e acidentes de trânsito. Estima-se que na América Latina, 10% das mortes e incapacitações estão relacionadas ao consumo de álcool (SENAD, 2013).

A maioria das pessoas que bebem, faz de forma moderada⁵, porém, têm evidência que o beber pesado⁶ tem se tornado cada vez mais frequente tanto em homens como em mulheres (SENAD, 2013).

As evidências epidemiológicas têm demonstrado que o uso excessivo do álcool está associado a uma série de situações adversas à saúde e à sociedade, e uma delas ocupa lugar de destaque: os acidentes de trânsito.

A OMS esclarece que, em algumas situações, o uso do álcool não é recomendado nem em pequenas quantidades e dentre elas encontra-se “pessoas que planejam dirigir [...]” (OMS, 2011, p.54).

O trânsito é a terceira causa de morte no Brasil e os acidentes de trânsito são o segundo maior problema de saúde pública do país. Atualmente, o Brasil é o quinto país com o maior número de vítimas no trânsito, atrás apenas de Índia, China, Estados Unidos e Rússia. Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez. Os acidentados de trânsito ocupam 55% dos leitos hospitalares. Segundo o Ministério da Saúde, em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas. (AZEVEDO, 2017, p.01).

Um estudo realizado em 2007 pela Secretaria Nacional Antidrogas detectou que 52% dos brasileiros acima de 18 anos consumiam bebida alcoólica pelo menos

⁵ A Organização Mundial de Saúde (OMS) estabelece um nível de consumo adequado para se evitar problemas com álcool, que seria de até 15 doses/semana para homens e 10 doses/semana para mulheres, onde uma dose equivale a aproximadamente 350ml de cerveja, 150 ml de vinho ou 40 ml de uma bebida destilada, onde cada uma dessas contém 10 a 15g de etanol.

⁶ Beber pesado episódico (BPE), pode ser definido como o consumo de cinco ou mais doses de bebidas alcoólicas em uma única ocasião. Essa definição foi criada a partir de evidências científicas crescentes de que essas quantidades (5+/4+) aumentam o risco de o indivíduo apresentar problemas relacionados ao uso do álcool.

uma vez ao ano e o estudo também afirma que pelo menos dois terços dos motoristas dirigiam após ingerir bebida alcoólica (SENAD, 2007).

Conforme dados apresentados pela Polícia Rodoviária Federal, o hábito de misturar bebidas e direção é uma das principais causas de acidentes de trânsito no país. O Brasil possui um dos mais altos índices de mortes no trânsito por habitante. Na última década, esse número subiu mais de 30% (PRF, 2012).

Os acidentes de trânsito decorrentes da ingestão de álcool caracterizam-se como um grave problema de saúde pública, que trazem consequências na elaboração de políticas públicas voltadas para essa área (PRF, 2012).

Uma pesquisa recente realizada pela The Lancet mostrou que a redução dos limites de álcool no sangue permitidos para condutores é uma medida efetiva em diversos países, e a fiscalização intensiva nas rodovias, para verificação de alcoolemia, reduzem fatalidades e acidentes de trânsito, principalmente os relacionados ao uso de álcool (ANDERSON et al. 2009).

A Lei Seca

A Lei n.º 11.705, popularmente conhecida como a Lei Seca promulgada em 20 de junho de 2008 com o objetivo de reduzir o alto índice de acidentes de trânsito causados por condutores embriagados.

A Lei, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro, passou a não tolerar o consumo de bebida alcoólica por condutores. A partir de sua implantação, o limite permitido passou a ser de 0,2 grama de álcool por litro de sangue (CTB, 2008).

Os motoristas flagrados excedendo esse limite, pagarão multa no valor de R\$957,00, terão a habilitação suspensa por um ano e terão o carro apreendido. Se o bafômetro apontar consumo de 0,6 gramas de álcool por litro, o condutor poderá ser preso (CTB, 2008).

Impacto da Lei Seca na Sociedade Brasileira

Pode-se constatar a partir de dados apresentados pela PRF, que houve uma queda significativa do índice de acidentes em aproximadamente 15% em todo Brasil, havendo também redução no número de pessoas feridas no trânsito, de acordo com a Tabela 1 (PRF, 2008).

Enquanto que as autuações por embriaguez aumentaram em aproximadamente 79% entre 20 de junho e 20 de agosto de 2008, o número de acidentes com mortos caiu de 998; em 2007 para 862 em 2008. As autuações por embriaguez saltaram de 1.030 em 2007 para 1.839 neste ano. Desde a sanção das novas regras de combate à mistura álcool e direção, a PRF contabilizou 21.327 acidentes, 1.091 mortos e 12.174 feridos em 2008, contra 20.446 acidentes, 1.250 mortes e 12.384 feridos no ano passado (BORN; SILVA, 2010, p. 11).

Tabela 1: Comparação de ocorrências Rodoviárias entre os anos de 2007 e 2008

	2007	2008	%
Acidentes	20.446	21.327	+4,3
Feridos	12.384	12.174	-1,7
Mortos	1.250	1.091	-12,7
Acidentes com mortos	998	862	-13,6
Acidentes com ferido	7.358	7.303	-0,7
Acidentes sem vítima	12.090	13.162	+8,9
Pessoas socorridas	2.680	2.571	-4,1

Fonte: Central de Informações Operacionais / DPRF / MJ (2008).

Ao se observar os dados relativos ao ano de 2014, é possível perceber um aumento neste número de acidentes, onde no total houve 167.247 acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras, com 8.233 mortes e 26.182 feridos graves. Esses acidentes geraram um custo para a sociedade de R\$ 12,8 bilhões, sendo que 62% desses custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a saúde e perda de produção devido às lesões ou morte, e 37,4% associados aos veículos, como danos materiais e perda de cargas, além dos procedimentos de remoção dos veículos acidentados (IPEA, 2015, p.10).

Dessa forma, pode-se perceber a importância da redução de acidentes não somente para o governo, como para os cidadãos, pois se esse investimento for aplicado em outras áreas como saúde e educação, beneficiará toda a população.

Alterações na legislação e a nova Lei Seca

A Lei Seca alterou o CTB, com o escopo de diminuir o índice de acidentes de trânsito causados por condutores embriagados.

Em seus primeiros meses, a Lei fez com que vários motoristas mudassem seus hábitos de consumo de álcool. Teoricamente, a Lei foi imposta com bastante rigor, já que previa até mesmo a prisão dos indivíduos que cometesse tal crime. Conforme matéria publicada no Jornal Correio do Povo (2008, p.22), a Lei Seca fez com que condutores revissem suas condutas após beberem:

A Lei Seca aumentou até 15% a demanda de táxis em Porto Alegre. O presidente do Sindicato de taxistas autônomos, Walter Barcellos, diz que em alguns pontos da madrugada existem filas de pessoas paradas, aguardando por táxis, para poderem ir embora para suas casas (BORN;SILVA, 2009, p.11).

Após a implantação da Lei Seca, reduziu-se drasticamente a tolerância da relação álcool e direção: “houve uma redução de até 30% nas regiões que tiveram uma ação mais eficaz na fiscalização” (BRASIL, 2012, p.13).

No estado do Ceará, de acordo com o Departamento Estadual de Trânsito após a implantação da Lei, o número de acidentes de trânsito com vítimas teve uma diminuição de 23,7% se comparados os anos de 2011 e 2012 (DETRAN-CE, 2012).

Devido a redução da fiscalização pelos órgãos competentes, como também as diversas falhas, brechas e alternativas de defesa para os condutores que a Lei proporcionava, observou-se que o hábito de conduzir embriagado voltou (BORN; SILVA, 2011).

Segundo dados do DENATRAN 2012, no ano de 2011, “18% dos brasileiros afirmaram ter bebido cinco ou mais doses em uma única noite no mês anterior, desses, 10% admitiram ter voltado para casa guiando”.

Um dos fatores que pode ter elevado esses números após o impacto inicial da legislação, é a falta ou redução da fiscalização dos órgãos competentes. Como tentativa de corrigir as falhas da Lei anterior, foi promulgada a Lei 12.760 sobre embriaguez ao volante, principalmente em relação ao crime de trânsito e as

infrações administrativas, que tornaram a legislação anterior ineficaz no sentido de punir rigorosamente o condutor embriagado.

Dentre as principais mudanças, valor da multa foi dobrado, aumentando para R\$ 1.915,40, podendo chegar ao valor de R\$ 3.830,80 caso haja reincidência no período de até 12 meses. (BRASIL, 2012).

Além disso, com a nova Lei, o motorista que se envolver em acidente de trânsito deverá obrigatoriamente ser submetido a exames que comprovem a embriaguez ao volante, bem como não exige que o condutor esteja sob suspeita de embriaguez para realizar o teste, o que antes da nova Lei era necessário haver suspeitas.

Outra alteração que a nova Lei trouxe foi retirar a exigência de seis ou mais decigramas de álcool por litro de sangue para se configurar como crime de embriaguez ao volante. Pois na Lei anterior esse valor só era comprovado através de exames, o que desobrigava o condutor a produzir provas contra si mesmo e negar-se a realizar referido exame.

A partir da Nova Lei, a conduta passa a ser “conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência”. (BRASIL, 2012). Dessa forma, poderão ser utilizados outros meios de prova para se comprovar a embriaguez, como alcoolemia, exames clínicos, perícias, vídeos e prova testemunhal (BRASIL, 2012).

METODOLOGIA

O presente artigo caracteriza-se como uma pesquisa de caráter descritivo, valendo-se de abordagem quantitativa. O delineamento da pesquisa se dará através do estudo de campo. O trabalho descritivo tem como finalidade observar, registrar, analisar, sem modificar os dados, procurando descobrir pontos de vista e opiniões (CERVO; BERVIAN, 2002).

O campo de pesquisa escolhido para este trabalho foram as principais cidades da Região Metropolitana do Cariri (RMC), Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, localizadas no Sul do estado do Ceará. O universo da amostra são os residentes das três cidades que consomem ou já consumiram bebida alcoólica e conduzem algum tipo de veículo. Para definir o tamanho da amostra, foi considerada

a população da região metropolitana (de aproximadamente 457.253 habitantes), um nível de confiança de 95% com uma margem de erro amostral de 10%, o qual resultou, no tamanho amostral de 97 entrevistados. Considerou-se para inclusão na entrevista pessoas maiores de 18 anos, as quais foram entrevistadas em pontos de fluxo das cidades supracitadas.

Este trabalho, também está embasado na Resolução 196 do Conselho Nacional de Saúde – CNS (BRASIL, 1996), na qual garante o sigilo e a integridade moral da população alvo desta pesquisa, por meio da autorização do termo de consentimento livre e esclarecido.

O levantamento de dados foi realizado através de questionários com perguntas abertas e fechadas, elaborado pelos pesquisadores, totalizando 17 questões, direcionadas aos condutores das três cidades supracitadas.

Após o preenchimento dos questionários as informações foram tabuladas e organizadas em gráficos para facilitar o entendimento e incorporadas ao contexto do estudo.

DESENVOLVIMENTO

Caracterização da região metropolitana do Cariri

A Região Metropolitana do Cariri (RMC) localiza-se no interior do Ceará e surgiu a partir da conurbação de três municípios, Crato, Juazeiro e Barbalha. As três cidades juntas possuem uma frota de aproximadamente 150.000 veículos, sendo que a cidade de Juazeiro possui a maior frota de veículos do interior e a segunda maior do estado (DENATRAN, 2013).

A RMC possui uma população de aproximadamente 560.000 habitantes, com destaque para Juazeiro do Norte com 255.000 habitantes (IBGE, 2010). O Cariri Cearense destaca-se em setores como turismo, indústria, segurança, agricultura, transporte e saúde e nos últimos anos avançou significativamente em todos os setores (NETO; TEIXEIRA, 2012).

Há uma grande dinâmica entre as três cidades, o que gera grande fluxo, para Cartaxo (2010, p. 01), “[...] hoje é comum uma pessoa trabalhar no Juazeiro, morar no Crato e estudar em Barbalha(...)”.

A RMC caracteriza-se por seu polo educacional, atualmente com mais de 12 universidades e aproximadamente 100 faculdades, o que atrai para a região um

grande contingente de pessoas, principalmente jovens. Os hábitos de lazer das pessoas da região, de acordo com estudo realizado, variam conforme a idade, frequentar bares foi o mais citado entre pessoas com idade entre 18-35 anos (BATISTA, 2012).

Segundo números oficiais, somente nas cidades Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha morreram 128 pessoas em acidentes de trânsito em um período de 29 meses. Isso significa 4,4 mortes por mês ou 53 vítimas fatais a cada ano que passa (DETRAN, 2013).

De acordo com números divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito (2013), Cariri lidera em número de mortes e acidentes no interior do Ceará. Só no triângulo CRAJUBAR, a quantidade de acidentes é alarmante e nos finais de semana os acidentes aumentam devido à bebedeira desenfreada e a fiscalização branda (DETRAN, 2013).

Análise dos dados e interpretação dos resultados

O presente trabalho teve por objetivo verificar o impacto que as alterações na Lei causaram sob o comportamento de condutores das principais cidades da Região Metropolitana do Cariri. Para tal, utilizou-se de questionários, para avaliar os residentes nas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

Foram questionadas 100 pessoas na região metropolitana de Cariri. As primeiras perguntas do questionário estão relacionadas ao perfil dos entrevistados, onde questionou sobre o gênero, faixa etária, escolaridade e renda. Com relação ao gênero dos entrevistados verificou-se que a maioria são do sexo masculino, correspondendo a 60% dos pesquisados. Na figura 1 estão as informações referentes a segunda questão do questionário, ou seja, a faixa etária dos entrevistados, onde se verifica que 39% dos entrevistados estão na faixa etária de 25-34 anos.

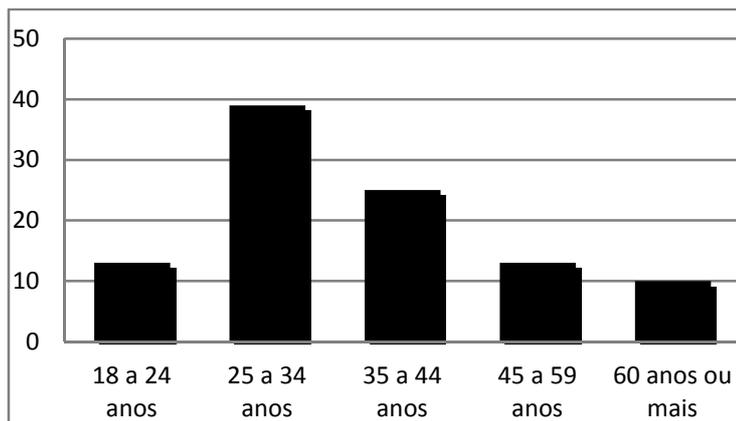


Figura 1: Faixa Etária

A figura 2 ilustra a terceira pergunta do questionário, referente ao grau de escolaridade do público alvo do estudo.

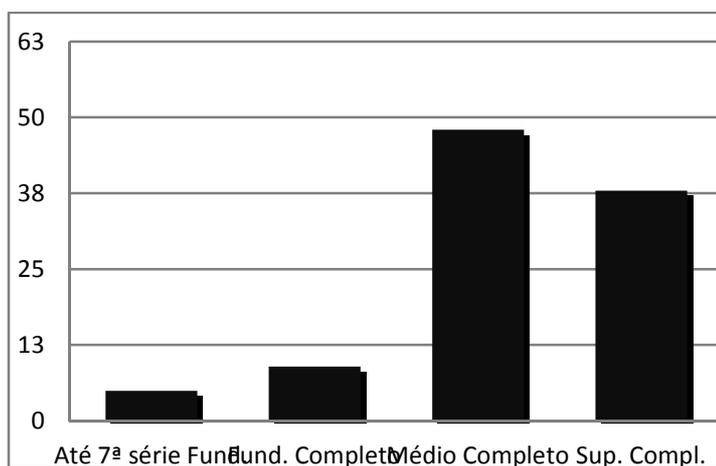


Figura 2: Grau de escolaridade.

Conforme observado, 48% dos indivíduos da pesquisa concluíram o ensino médio, enquanto 38% tem nível superior completo.

A figura 3 ilustra as respostas referente a faixa salarial do público alvo da pesquisa.

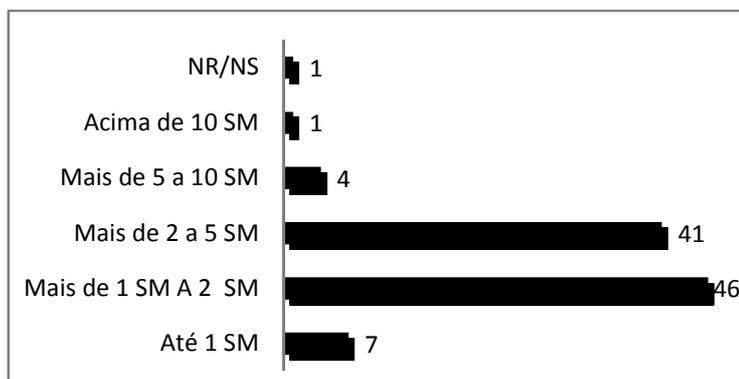


Figura 3: Renda.

Conforme observado, verifica-se que 46% dos entrevistados possuem renda de 1 a 2 salários mínimos e 41 localiza-se na faixa de 2 a 5 salários mínimos.

A quinta pergunta do questionário foi “ você conhece alguém que já perdeu a vida em acidente trânsito? ” Verificou-se que a totalidade dos entrevistados conhece alguém que já perdeu a vida em acidente de trânsito. Este alto percentual só corrobora que os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte no país. O Brasil é o quinto país com maior número de vítimas e de acordo com o Ministério da Saúde, em dez anos, esse número subiu 25% (BRASIL, 2012).

Quando questionados se concordam com promulgação da Lei Seca, 48% dos entrevistados declararam concordar parcialmente, 32% concorda plenamente, 16% não concorda e 4% não soube/não respondeu. Nesse sentido, deve-se buscar as razões pelas quais a Lei não seja aceita em sua plenitude, visto que, apenas 32% são favoráveis plenamente.

Quanto aos meios de transporte utilizados com maior frequência pelos motoristas, a moto foi citada por 56% dos participantes, seguida do carro com 40%, ônibus com 2% e bicicleta com 2%. Esse dado expressa o grande aumento no número de motocicletas, principalmente nas regiões mais pobres do país, como Norte e Nordeste. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito, no ano de 2012, o número de motos superou o de carros. (DENATRAN, 2013).

Proporcionalmente ao número de motocicletas, o número de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas praticamente triplicou nos últimos anos, em 2011 foram 72,4 mil interações de vítimas de acidentes de trânsito e desse total 35,7 mil foram vítimas de acidentes de moto, representando quase 50% (DENATRAN, 2011).

Um dado preocupante obtido por meio da pesquisa foi que 60% dos entrevistados declararam que as vezes ingerem bebida alcoólica e dirigem, 26% declarou que sempre posterior a ingestão de bebidas alcoólicas conduzem seus veículos e apenas 14% responderam que não dirigem após ingerir bebida alcoólica.

Em relação ao percentual de pesquisados que ingeria bebida alcoólica e dirigia antes da Lei Seca, a maioria, ou seja, 56% declararam que sim; 34% afirmaram que às vezes e apenas 10% não ingeriam bebida alcoólica e dirigiam.

Ao se realizar um comparativo entre o comportamento do condutor antes da Lei Seca, observa-se que não houve mudança significativa no comportamento dos

indivíduos que ingerem bebida alcoólica e dirigem. Verifica-se que anteriormente a Lei, 90% dos entrevistados afirmaram que sim ou talvez dirigissem após ingerir bebida alcóolica, enquanto 86% permaneceu com o mesmo comportamento. Dessa forma, observa-se uma diferença de apenas 4% em relação a aplicação da Lei, como pode-se verificar na Figura 4.

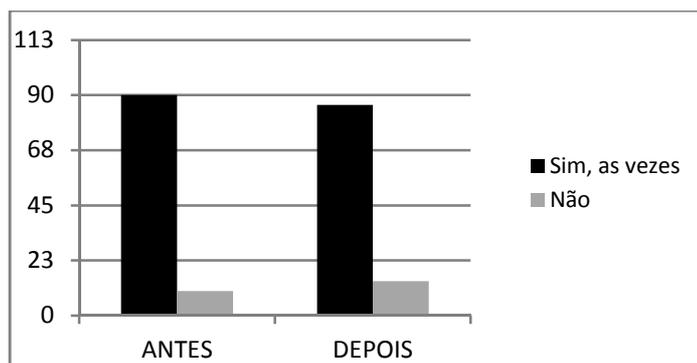


Figura 4: Comparação entre o comportamento do condutor antes e depois das alterações na Lei Seca.

Quanto ao cumprimento da Lei, 49% dos pesquisados declararam cumprir o que determina a legislação, 33% declararam que não cumprem e 18% afirmaram que cumprem com a Lei em sua totalidade.

A Figura 5 ilustra as respostas ao questionamento de qual fator influenciou ou influenciaria na mudança de comportamento com relação ao cumprimento da Lei. 35% dos entrevistados relataram a consciência pessoal como fator determinante para o cumprimento integral da Lei Seca, seguido de fiscalização intensiva e maior rigor na aplicação da Lei, com 10% das respostas.

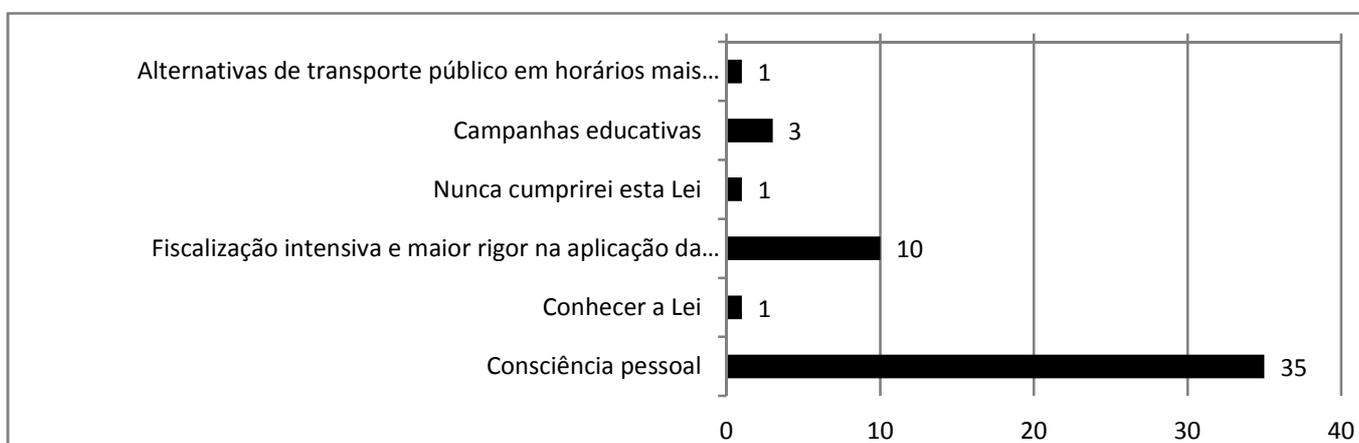


Figura 5: O que fez/faria você cumprir de forma integral a nova Lei Seca.

Com relação à fiscalização realizada considerando a Lei Seca, verificou-se que 53% dos entrevistados já foram abordados em alguma blitz da Lei Seca, enquanto 47% afirmaram que nunca foram.

Com relação ao “motorista da rodada”, ou seja, quando questionado ao entrevistado se ao sair em grupo de amigos há a definição do motorista da vez, 80% dos questionados afirmaram que ao sair em grupo não fica definido quem será o motorista da rodada, 12% responderam que as vezes isso ocorre e apenas 8% responderam positivamente.

Quanto a frequência de consumo de bebida alcoólica, 50% dos participantes da pesquisa afirmaram beber regularmente, 45% declararam beber socialmente, e 5% não souberam se alto avaliar com relação ao consumo de bebidas.

Também houve o questionamento em relação ao local que gostam geralmente de consumir bebidas alcoólicas. 43% responderam que consomem álcool em bares, 22% em sua residência, conforme ilustra a Figura 6.

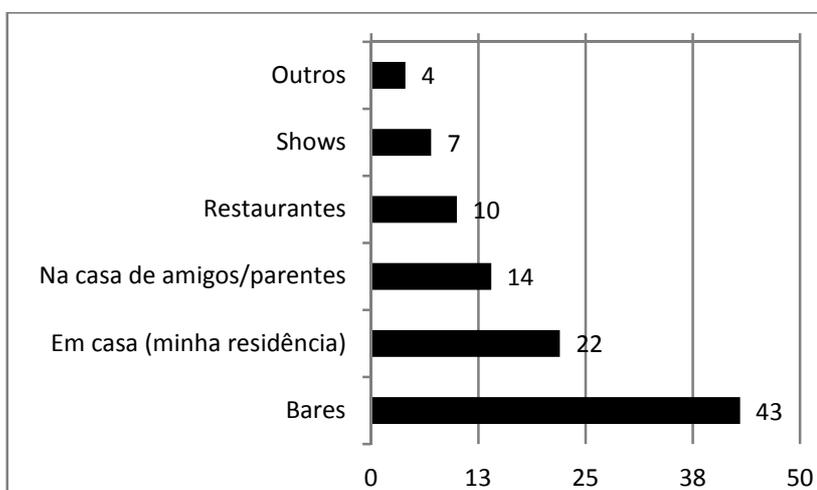


Figura 6: Onde você normalmente prefere consumir bebida alcoólica?

Ao realizar uma comparação entre o comportamento do condutor antes e depois da nova Lei, observa-se que 40% dos entrevistados afirmam que continuam frequentando bares e consumindo pouca bebida alcoólica, 38% continuam indo a bares e consumindo a mesma quantidade de bebida e apenas 4% responderam que não consomem bebidas alcoólicas quando vão à bares, conforme ilustrado na Figura 7.

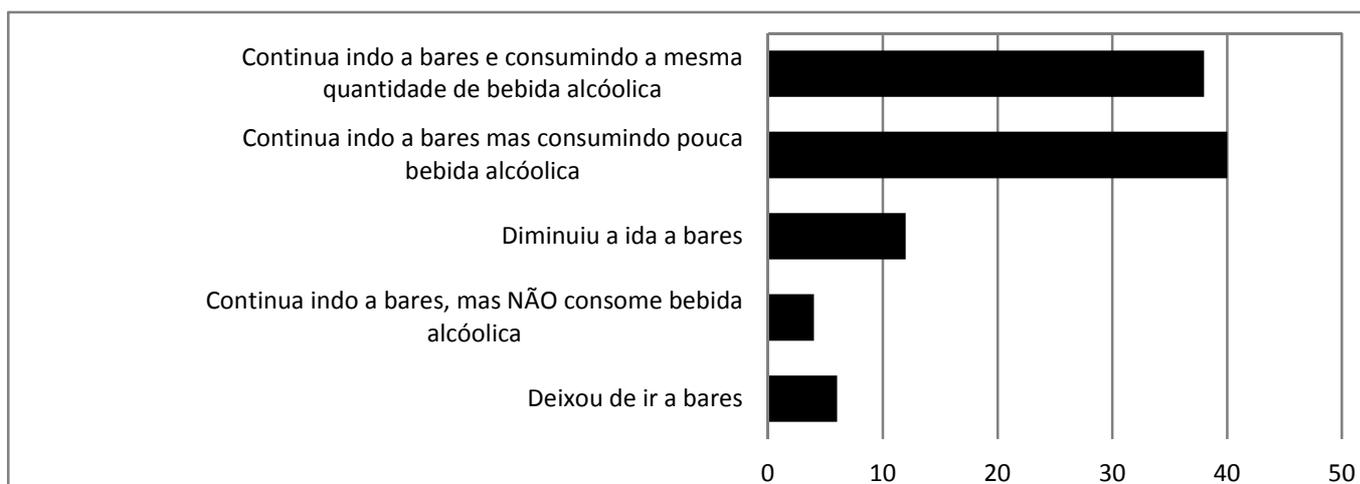


Figura 7: Consumo de bebidas alcoólicas após a Nova Lei Seca

Depreende-se dos dados pesquisados, que a nova Lei Seca, embora seja clara e rígida, não é suficiente e eficiente no combate a mistura perigosa de álcool e direção. Os números pesquisados são claros quanto as falhas e na descontinuação da fiscalização. Portanto, para que haja concretamente redução em acidentes de trânsito envolvendo motoristas embriagados, a Lei necessita estar acompanhada de outros elementos, como fiscalização intensiva, combate à corrupção dos órgãos fiscalizadores, bem como campanhas de educação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentre os diversos problemas causados pelo uso excessivo de bebidas alcoólicas, os acidentes de trânsito ocupam lugar privilegiado no ranking. Segundo estudos, um quarto dos acidentes com vítimas fatais estão ligados ao uso de álcool. Decerto, o comportamento de dirigir após ingerir álcool representa uma das consequências do uso inadequado de bebidas alcoólicas. Contudo, esse hábito parece ser aceito culturalmente pelos brasileiros.

No intuito de punir os condutores que realizam tal prática, a Lei 11.705/2008 alterou o Código de Trânsito Brasileiro. Inicialmente foram reduzidos os acidentes de trânsito, porém, após um tempo, a Lei se tornou ineficaz devido a diversas falhas. Objetivando corrigir as falhas da Lei anterior, a Lei 12.760/2012 alterou novamente o CTB, com punições mais rigorosas aos condutores que dirigem embriagados.

Jovens e adultos da Região Metropolitana do Cariri no estado do Ceará cultivam culturalmente o hábito de ir a bares. De acordo com a pesquisa realizada, além de ir a bares, essas pessoas costumam ingerir bebida alcóolica e dirigir. Tal fato pode estar relacionado ao alto de índice de acidentes na Região, onde muitos deles são causados pelo uso excessivo de álcool.

Com o estudo, foi possível verificar que a maioria da população é favorável parcialmente à aplicação da Lei Seca. A maioria não cumpre o que determina a legislação e as mudanças no CTB causaram um impacto mínimo nos hábitos dos condutores da região pesquisada.

Os dados coletados apontam que na região o fenômeno de dirigir alcoolizado é bastante comum e as consequências, do ponto de vista de saúde pública são imensos, visto que esse fato tem como consequência o aumento do número de acidentes com motoristas embriagados.

Os pesquisados afirmam que a fiscalização intensiva e aplicação de penalidades mais rigorosas podem ser um fator de mudança de comportamento, porém, a consciência pessoal, ou seja, a cultura influencia de forma direta no respeito à Lei.

Como alternativas a diminuição do uso do álcool, tem-se a implantação de impostos elevados em bebidas alcoólicas; controle mais rigoroso na venda, como a regulamentação do horário de funcionamento de estabelecimentos vendem bebidas alcoólicas, pois alguns estudos apontam que o fechamento de bares após determinado horário contribuiu na redução de acidentes de trânsito; outra medida seria a proibição de propagandas com bebida alcóolica, principalmente aquelas que exaltam a “cultura da bebedeira”, como algo socialmente aceito e imposição para fazer parte de determinados grupos sociais. Outra alternativa seria a fiscalização intensiva e rigorosa em locais mais visitados pelos condutores, com o intuito de inibir a prática desse comportamento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, F. **Brasil é o quinto país do mundo em mortes no trânsito, segundo OMS**. Paraná Portal, 2017. Disponível em: <http://paranaportal.uol.com.br/cidades/brasil-recordista-mortes-transito/>. Acesso em mai 2017.

BRASIL. **Decreto-lei n.º 12.760, de 20 de dezembro de 2012.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm. Acesso em: 01 de nov 2015.

_____. **Decreto-lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008.** Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 01 nov 2013.

BATISTA, R. B. **Hábitos de lazer dos habitantes da Região Metropolitana do Cariri.** Juazeiro do Norte: FALS, 2013.

BORN, E. T., SILVA, R. P. **A teoria do crime e os efeitos da Lei Seca.** Rio Grande: FURG, 2010.

CABETTE, E. L. S. **Comentários à Lei 11.705/08: alterações do Código de Trânsito Brasileiro.** Porto Alegre: Nuria Fabris, 2009.

DUARTE, P. C. A. V.; STEPLIUK, V. A. O projeto de pesquisa como elemento na construção da política nacional sobre o álcool. In: PECHANESKY, F.; DUARTE, P. do C. A. V.; BONI, R. B. (Org.). **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos.** Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010.

IPEA; DENATRAN; ANTP. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras: relatório executivo.** Brasília, 2006.

NERY FILHO, A.; MEDINA, M. G.; MELCOP, A. G.; OLIVEIRA, E. M. **Impacto do Uso de Álcool e Outras Drogas em Vítimas de Acidentes de Trânsito.** ABDETRAN, Instituto Raid, CETAD, 1997.