



Fernando Duarte Moreira
Médico – UFRJ

Especialista em Medicina de Tráfego – ABRAMET
Bacharel em Direito – UERJ
Representante da FETRANSPOR no CETRAN-RJ

Contatos:
fernandoduartemoreira@yahoo.com.br
livrovacina@yahoo.com.br

“A recente implementação da Lei nº 11.705, assinada em 19 de junho de 2008, que instituiu a redução da taxa de alcoolemia permitida pela lei anterior (0.6g de álcool por litro de sangue), para “zero”, provocou, nos dois últimos meses no Brasil, importante mudança no contexto do consumo de bebidas alcoólicas e condução de veículos automotores. Logo foi possível constatar a imediata redução da taxa de mortalidade nas estradas com a chamada “lei seca”.

(...)

O nosso grande problema é realmente sabermos se estamos prontos e se queremos enfrentar este importante desafio que nos faz refletir sobre uma verdadeira mudança de cultura e cidadania, não só sobre esta trágica e grave questão das mortes relacionadas aos acidentes de trânsito, mas também de outras questões tão sérias quanto esta que estão por merecer a atenção da nossa sociedade há bastante tempo. Daí, a importante oportunidade do lançamento deste livro do Dr. Fernando Moreira, já reconhecido especialista em Medicina de Trânsito, tratando da “Mudança Cultural que Salva Vidas”, de certa forma continuação do seu trabalho anterior “A Vacina Contra a Violência do Trânsito” (2006).”

Prefácio de Dr. José Mauro Braz de Lima

ISBN 978-85-89667-29-6



www.ArquimedesEdicoes.com.br

FERNANDO MOREIRA

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

ARQUIMEDES EDICOES

FERNANDO MOREIRA

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A LEI QUE SALVA VIDAS
E
A “VACINA” CONTRA A
VIOLÊNCIA DO TRÂNSITO



O AUTOR

Fernando Moreira é uma pessoa especial, além de médico especialista em medicina de tráfego e bacharel em direito.

Ainda bastante jovem, ostenta um currículo respeitável competentemente construído nas inúmeras atividades às quais dedica seu tempo, notadamente na difusão de suas idéias – sempre claras e objetivas.

A obra que você vai ler é apenas uma modesta amostra do conhecimento que possui e que, mesmo assim, vai surpreendê-lo.

Sem precisar se valer da linguagem acadêmica, Fernando Moreira trata com muita clareza, e na medida certa, um tema complexo como a violência no trânsito e sua interface nas relações humanas.

Conhecê-lo foi circunstância da vida, privar de sua amizade um privilégio, mas tê-lo como parceiro na espinhosa tarefa de contribuir para a redução dos registros de violência no trânsito é uma sorte rara.

Leia com muita atenção A VACINA CONTRA A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO e considere-se definitivamente imunizado contra essa doença social chamada ACIDENTE DE TRÂNSITO.

Fernando Pedrosa

Fernando Moreira

**A MUDANÇA CULTURAL
QUE SALVA VIDAS**



RIO DE JANEIRO

2008

Copyright 2008 © by Fernando Duarte Lopes Moreira

Todos os direitos reservados: Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida ou transmitida sob qualquer forma ou por quaisquer meios, quer mecânicos, eletrônicos, gravação, fotocópia ou outros, sem a autorização prévia por escrito do detentor dos direitos de copyright.

Contato: livrovacina@yahoo.com.br

Editoração e capa: Arquimedes Martins Celestino

Foto capa: Arthur Moura

Foto orelha: Jorge dos Santos

Revisão: Luiza Miriam Ribeiro

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

M837m

Moreira, Fernando, 1966-

A mudança cultural que salva vidas: Lei 11.705 (Lei Seca): a lei que salva vidas / Fernando Moreira. – Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2008.
80p.: il.

Apêndice

Inclui bibliografia

Com: A vacina contra a violência no trânsito / Fernando Moreira

ISBN 978-85-89667-27-5

1. Brasil. [Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008]. 2. Embriaguez (Direito penal).
3. Acidentes de trânsito – Prevenção. 4. Segurança de trânsito. I. Título. II. Título: A vacina contra a violência no trânsito.

08-3945.

CDD: 363.1207

CDU: 614.86

11.09.08

12.09.08

008664



Arquimedes Martins Celestino Edições e Serviços Gráficos Ltda.

Av. Marechal Floriano, 38 / 705 – Centro – Rio de Janeiro – RJ – 20080-003

www.ArquimedesEdicoes.com.br – edicoes@arqedit.com.br

Tel.: (21) 2253-3879

AGRADECIMENTOS ESPECIAIS

Meus sinceros agradecimentos às vítimas que deram seus depoimentos ao Blog do Trânsito Amigo e autorizaram sua publicação neste livro.

Agradeço também aos pais que autorizaram a publicação das fotos de seus filhos neste livro.

DEDICATÓRIA

Dedico este livro aos meus pais, Encarnação e Joaquim, pessoas maravilhosas que criaram uma família com muita dedicação e amor. Eles comemoraram neste ano cinquenta anos de união.

SUMÁRIO

Prefácio	7
Parte I – A Lei Que Salva Vidas	9
Prólogo	11
A MP 415.....	12
O desafio de todos	15
O importante não é multar, é salvar vidas	19
Salve a lei que salva vidas	21
A lei da vida.....	27
Menos álcool, menos acidentes, menos vítimas.....	30
Conclusão.....	34
Parte II – A “Vacina” Contra a Violência do Trânsito ...	35
Nota do autor.	37
Introdução	39
A	41
Acidentes.....	41
Álcool etílico	50
Alcoolemia.....	56
Absorção	57
Amigo da vez.....	58

B	.....	60
Bebidas	.....	60
C	.....	63
Custo humano, econômico e social.....		63
Causas dos acidentes		64
Cinto de segurança		65
Cadeirinhas e banquinho auxiliar.....		65
Cansaço		69
Comportamento.....		70
D	.....	74
Drogas (medicamentos)		74
Doenças e deficiências.....		76
Dia mundial em memória às vítimas de trânsito.....		76
Dicas.....		77
E	.....	80
Educação, engenharia e esforço legal.....		80
Exemplos.....		81
Excesso de velocidade		82
Emoção		83
Eliminação		84
Comentários finais.....		85
Mensagem final.....		86
Bibliografia		87
Anexo I – Histórias por trás dos números.....		89
Eu, Fernando Alberto da Costa Diniz, sou um pai-órfão		89
Os outros somos nós		92
A luta sem limites pela justiça		94
Josefa e Carol.....		97
Anexo II – Lei nº 11.705, de 19 de junho 2008		100
Anexo III – Decreto nº 6.488, de 19 de junho 2008.....		103
Anexo IV – Alcoolemia e Direção Veicular Segura		104

PREFÁCIO

A recente implementação da Lei nº 11.705, assinada em 19 de junho de 2008, que institui a redução da taxa de alcoolemia permitida pela lei anterior (0.6g de álcool por litro de sangue), para “zero”, provocou, nos dois últimos meses no Brasil, importante mudança no contexto do consumo de bebidas alcoólicas e condução de veículos automotores. Logo foi possível constatar a imediata redução da taxa de mortalidade nas estradas com a chamada “lei seca”. Na verdade, é bom esclarecer que a referida lei se destina não ao consumo em geral, mas apenas ao dirigir sob efeito do álcool, que representa evidente fator de risco de acidentes de trânsito com maiores chances de vítimas fatais. No primeiro mês da entrada em vigor, esta medida foi responsável por significativa redução do índice de mortalidade, dependendo da região, cerca de 20 até 40%, representando milhares de vidas poupadas. Se considerarmos os dados atuais de quase 40.000 mortes/ano, estaríamos evitando cerca de 8 a 10 mil mortes relacionadas aos acidentes de trânsito no Brasil, que ocupa destacado lugar entre os países com maior taxa de mortalidade no mundo.

Levando-se em conta o que vem acontecendo em outros países nos quais os índices de mortalidade ligados aos acidentes nas estradas são bastante elevados, como no EUA e, há alguns anos, na França, foram as medidas fortes de fiscalização e de penalização (com respaldo jurídico efetivo) adotadas pelas autoridades públicas pertinentes e apoiadas pela comunidade, que tornaram possíveis o sucesso destas ações. Poderíamos considerar,

no caso do Brasil, uma importante mudança cultural que esperamos que seja permanente, haja vista algumas críticas, resistências e pressões contrárias.

Após quase três meses da implantação da lei, muitas polêmicas têm sido levantadas em torno da sua constitucionalidade, subestimando, ou melhor, não dando o devido valor e magnitude ao efetivo resultado no que tangem às milhares de vidas poupadas, só neste pequeno espaço de tempo. Pode-se até argumentar e discutir sobre as questões de natureza jurídico-penal, adequando a referida lei aos parâmetros constitucionais, mas não desqualificar o propósito último desta lei que se destina a salvar milhares de vidas de cidadãos brasileiros, sobretudo os jovens, ameaçados quotidianamente, por estas “tragédias anunciadas”, como nos é dado a ver nos noticiários frequentemente. Vale lembrar aqui, resultados obtidos em recente pesquisa nossa realizada como tema de tese universitária (Lima e Abreu, 2007), mostrando que cerca de 30% das vítimas fatais de acidentes de trânsito no Rio de Janeiro apresentavam níveis de alcoolemia abaixo de 0.6g/l, ou seja, inferior à permitida pela lei anteriormente vigente. Portanto, é preciso reconhecer que estamos diante de um importante desafio que vai muito além, ao meu ver, da mera questão da taxa da alcoolemia, até porque a experiência da França mostrou ser possível reduzir a mortalidade dos acidentes com informação, educação e fiscalização. O nosso grande problema é realmente sabermos se estamos prontos e se queremos enfrentar este importante desafio que nos faz refletir sobre uma verdadeira mudança de cultura e cidadania, não só sobre esta trágica e grave questão das mortes relacionadas aos acidentes de trânsito, mas também de outras questões tão sérias quanto esta que estão por merecer a atenção da nossa sociedade há bastante tempo.

Daí, a importante oportunidade do lançamento deste livro do Dr. Fernando Moreira, já reconhecido especialista em Medicina de Trânsito, tratando da “Mudança Cultural que Salva Vidas”, de certa forma continuação do seu trabalho anterior “A Vacina Contra a Violência do Trânsito” (2006). Assim, reafirmo a minha satisfação de poder estar ao lado deste trabalho que chama a atenção para o necessário enfrentamento deste desafio como uma inevitável e importante mudança de cultura.

Dr. José Mauro Braz de Lima MSc. PhD.

Prof^o da Fac. de Medicina – UFRJ

Presidente da Sociedade Brasileira de Alcoologia (SBA)

Membro da Sociedade Francesa de Alcoologia (SFA)

Diretor da Evolução Clínica & Consultoria

PARTE I

A LEI QUE SALVA VIDAS

(LEI 11.705 – LEI SECA)

PRÓLOGO

Em 19 de junho de 2008, a sociedade brasileira iniciou um importante processo de mudança cultural a partir da vigência da Lei que deu novo tratamento ao binômio álcool e direção de veículos. Com a nova norma, que altera parte do Código de Trânsito Brasileiro, uma sequência muito veloz de fatos e eventos colocou a segurança do trânsito na ordem do dia, de maneira constante. Os detalhes da nova lei, a fiscalização, as características do álcool etílico, especialmente quanto aos seus efeitos e metabolização, e a mudança comportamental tornaram-se os principais assuntos nacionais. Especialistas de diversas áreas em todo o país estão permanentemente sendo solicitados a tratar do tema na imprensa. Num momento atípico para aqueles que trabalham com as questões relacionadas com os acidentes de trânsito e sua prevenção, começamos a comentar a redução dos acidentes e as repercussões benéficas da Lei sobre a sociedade. Neste livro, tratarei deste especial período brasileiro com uma sequência de textos e relatos de acontecimentos. Muitos textos são próprios e outros de pessoas que desempenham importantes papéis no cenário brasileiro da prevenção dos acidentes de trânsito. A ótica é a de um médico preocupado com a preservação da vida e da integridade das brasileiras e dos brasileiros. Após este especial, sobre a Lei que Salva Vidas, seguirá a reedição revisada e atualizada de meu primeiro livro “A “Vacina” Contra a Violência no Trânsito”. Nesta nova obra, mantenho a perspectiva de escrever para todos os públicos, buscando atingir o maior número de pessoas com as mensagens de prevenção.

A MP 415

Às vésperas do carnaval deste ano, e ainda sob a pressão dos trágicos números de mortos e feridos nos feriados de Natal e Ano Novo, o governo federal editou a medida provisória 415, que buscava reduzir a ocorrência de acidentes de trânsito com a proibição da venda de bebidas alcoólicas nos estabelecimentos comerciais situados nas rodovias federais e em suas proximidades.

A MP 415 seguia no mesmo sentido de leis estaduais que, já há alguns anos, proíbem a venda em rodovias administradas pelo poder público estadual, sendo que o exemplo mais conhecido é o das rodovias estaduais de São Paulo. A medida teve um impacto importante naquele feriado. A Polícia Rodoviária Federal registrou 128 mortes durante o Carnaval de 2008 nas estradas brasileiras. Isso representou redução de 11,7% em relação ao quantitativo de 2007, quando os acidentes fatais resultaram na morte de 145 pessoas. A veiculação de muitas matérias na imprensa, a discussão dos efeitos explosivos da combinação álcool e trânsito, a fiscalização de 7.000 estabelecimentos feita pela Polícia Rodoviária Federal, e a menor utilização de álcool pelos motoristas conseguiram frear um pouco os acidentes naquele feriado.

A discussão da matéria seguiu com a apreciação da medida pelo Congresso Nacional. Os representantes do comércio naquele momento começaram a criticar com diversos argumentos. O principal argumento ouvido nas discussões em diversos meios de comunicação era o seguinte: não era adequado envolver os estabelecimentos comerciais na solução de uma questão causada por uma atitude irresponsável dos condutores. Com isto, defendiam o endurecimento das medidas relativas ao controle e fiscalização do uso de álcool pelos motoristas neste primeiro momento.

Diversas questões eram levantadas como a dos hotéis próximos às rodovias que não poderiam servir bebidas, nem para os hóspedes, e dos supermercados nestas mesmas áreas que não poderiam comercializar bebidas para nenhum cliente.

Certamente o foco da medida era o estabelecimento típico de rodovia, onde um motorista, por qualquer motivo, pára durante a viagem e pode se ver tentado ao consumo de bebidas.

A proibição da comercialização de bebidas alcoólicas, nos estabelecimentos situados às margens das rodovias federais em áreas urbanas, foi

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

muito questionada e o Congresso, ao iniciar a apreciação da MP 415, já sinalizava que modificaria este ponto.

Grande discussão tomou conta do país e o Congresso Nacional, que tinha a obrigação de apreciar a medida, indicou como relator da MP 415 o Deputado Hugo Leal (PSC-RJ).

Sendo representante do Congresso no Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito e integrante da Frente Parlamentar pelo Trânsito Seguro, Hugo Leal ouviu grande quantidade de especialistas em segurança no trânsito e debateu a matéria com seus pares. Ouviu os representantes da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, no momento de relatar a matéria. Esta decisão se mostrou muito acertada, porque os especialistas tiveram a oportunidade de trazer à discussão política uma contribuição científica.

Esta contribuição científica se traduziu na adoção da Alcoolemia Zero para os condutores de veículos automotores.

O relator conseguiu, apesar de todos os interesses envolvidos, concluir a matéria e o Congresso Nacional aprovou a mais importante medida relacionada ao trânsito desde a criação do novo código de trânsito: a Lei 11.705, a Lei que Salva Vidas, foi aprovada.

Em 19 de Junho de 2008, o presidente da república, Luís Inácio Lula da Silva, sancionou a lei e o Decreto 6.488, que disciplina a fiscalização.

Este foi, sem dúvida, o principal acontecimento no campo da saúde e da segurança pública deste início de século no Brasil.

Neste dia, ainda assimilando o impacto da grande novidade, escrevi o artigo “O desafio de todos”, que foi publicado em vários veículos institucionais, da área de transportes e seguros, e sites especializados em questões relacionadas ao trânsito.

O DESAFIO DE TODOS

24 de junho de 2008

A sanção em 19 de junho de 2008 da lei 11.705, que altera o Código de Trânsito Brasileiro no tocante ao consumo de bebidas alcoólicas e condução de veículos, nos traz uma oportunidade singular de reduzir de maneira significativa as gigantescas e inaceitáveis taxas de mortalidade e morbidade relacionadas ao trânsito no Brasil.

Esta tragédia cotidiana se configura conflito social de primeira grandeza e tem seus nefastos números freqüentemente divulgados na imprensa. As repercussões sociais e os prejuízos econômicos são enormes. Há muito tempo carecemos de uma acertada tomada de posição por parte dos indivíduos, famílias, empresas e demais organizações sociais. Os governos também devem representar seus papéis neste processo de transformação que é emergencial e indispensável.

Afinal, de que lado estaremos?

Juntos com os que colocam em risco e, efetivamente, retiram dezenas de milhares de vidas do nosso convívio ou colaborando com aqueles que trabalham pela transformação positiva da nossa realidade no trânsito?

Brasileiras e brasileiros já deram exemplos de enfrentamento bem sucedido em questões complexas que também dependiam muito da transformação de comportamentos. Como exemplo, temos os números de pessoas vivendo com HIV/AIDS no Brasil, que sempre se situaram em patamares

significativamente inferiores às projeções internacionais para nosso país. Aqui, a sociedade, em exemplar resposta à epidemia, atuou e encontrou ressonância nos governos. Inúmeros programas de prevenção, ligados ou não ao sistema de saúde, foram instituídos com êxito. Especial menção ao terceiro setor que foi fundamental, não só para a prevenção e o apoio aos doentes, no ponto de vista da saúde física, mas principalmente por transformar preconceitos em solidariedade e discriminação em direitos.

Agora, antigo desafio nos afronta cada vez mais: como lidar com a crescente violência no trânsito? Para os indivíduos e as famílias este é o momento de iniciar uma reflexão a partir das novas normas. Uma mudança de comportamento pode ser construída a partir dos novos parâmetros da legislação. Quem ingerir qualquer quantidade de álcool e em seguida conduzir veículos estará passível de punição.

Se a alcoolemia, pesquisada através do etilômetro (bafômetro), for inferior a 0,6 grama por litro de sangue, o condutor estará cometendo infração de trânsito gravíssima, terá sua habilitação recolhida, o veículo retido até apresentação de outro condutor habilitado, pagará multa pesada e terá seu direito de dirigir suspenso por um ano, que só poderá ser recuperado após cumprimento de várias exigências administrativas e o transcurso do prazo de suspensão. Quem se recusar ao teste sofrerá com as mesmas consequências.

Uma pessoa com massa corporal mediana a partir da segunda dose de qualquer bebida já pode estar atravessando este limite de alcoolemia e, nesta condição, as novas normas determinam, adicionalmente, que se tratará de um crime de trânsito, com a consequente tramitação na esfera criminal, com pena de detenção de seis meses a três anos.

Se, além disto, o condutor alcoolizado vier a se envolver em acidente de trânsito que tenha em seu desfecho lesão corporal ou homicídio, responderá por crime de trânsito e não poderá contar com julgamento nos juizados especiais criminais, o que certamente implicará em penas que irão respeitar mais a dignidade das vítimas.

Como se pode observar o novo comando da lei é claro: não se pode misturar álcool e condução de veículos.

Cabe ressaltar que existem várias alternativas para deslocamentos pessoais na eventualidade de acontecer consumo de álcool: transporte público, motoristas AMIGO DA VEZ previamente designados que não farão consumo de álcool e levarão os amigos em casa após os eventos, e a atual ten-

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

dência de sair para locais próximos aos domicílios sem precisar de veículos. Civilidade e cidadania.

Para as empresas e demais organizações sociais, surge um imenso campo de atuação que pode melhorar em muito a saúde dessas instituições. Muitas empresas atualmente registram que a maioria de seus acidentes de trabalho são aqueles ocorridos no trânsito, nas vias públicas, durante o deslocamento de seus colaboradores ou na execução de suas atividades externas.

Os setores educacionais, públicos e privados, também se inserem naturalmente neste contexto com papéis principais.

Neste sentido, também é importante ressaltar que a melhoria das condições de trânsito e a diminuição da violência são importantes ações de responsabilidade social. Ou seja: um excelente campo de investimento para as organizações.

Para a administração pública destaca-se a oportunidade de dar resposta efetiva a um grande problema nacional. Certamente, a população saberá reconhecer aqueles que desempenharem adequadamente seus papéis, quer seja na estruturação e execução de ações fiscalizatórias ou na punição justa daqueles que cometerem infrações e crimes de trânsito. É chegada a hora de desenvolver ações de esclarecimento específicas, nos meios de comunicação de massa, de maneira continuada e consistente. Fomentar a atuação de organizações não-governamentais é essencial, especialmente aquelas criadas por vítimas de trânsito.

Papéis fundamentais também desempenharão a imprensa e o ministério público. A primeira poderá, ao divulgar e informar a sociedade sobre as mudanças, contribuir para a estruturação de valores relativos à preservação da vida e também para externar a reprovação social para as condutas que matam e ferem centenas de milhares de pessoas. O segundo, através de todo o seu espectro de atuação, pode e deve garantir que a nova lei tenha eficácia.

É uma grande oportunidade de buscar uma expressiva redução do número de mortos e feridos no trânsito do Brasil. É necessário, é inteligente, é possível e está ao nosso alcance.

— * * * —

Nos dias que se seguiram aconteceram movimentos em praticamente todos os estados da federação. A questão da fiscalização, a existência de eti-

lômetros, as conseqüências jurídicas da nova Lei, a reação do comércio e até falas de alguns poucos que buscavam atacar, com argumentos desprovidos de comprovação técnica, a necessidade da adoção da Alcoolemia Zero. Frente a estes ataques, a ABRAMET reagiu através do Dr. Fábio Racy, diretor da entidade, que rebateu veementemente em noticiário nacional: o prejuízo que o álcool acarreta à direção de veículos é comprovado cientificamente, se alguém quiser provar o contrário terá que fazê-lo também cientificamente.

— * * * —

Ultrapassadas as primeiras semanas, os resultados positivos começaram a surgir por todo o país, especialmente nas cidades onde havia fiscalização com etilômetros (bafômetros). O tom das críticas abrandou nas semanas seguintes ao mesmo tempo em que as estatísticas apontavam reduções expressivas nos índices de mortalidade no trânsito do país. Neste período, Fernando Pedrosa, um dos maiores especialistas em trânsito do país, escreveu o texto abaixo.

O IMPORTANTE NÃO É MULTAR, É SALVAR VIDAS

A Lei 11.705/08 de tolerância zero para o consumo de álcool no trânsito é, sem margem de dúvida, a lei mais discutida e comentada de todos os tempos. Discussões essas que passam por mitos insustentáveis, como o registro de alcoolemia por quem consome bombons de licor ou usa enxaguantes bucais, e chegam à discutível tese no campo administrativo de que ninguém é obrigado a prestar provas contra si.

A grande virtude desses debates – que têm ocupado generosos espaços dos veículos de comunicação – é contribuir para que a sociedade compreenda perfeitamente as razões da mudança na lei de trânsito e seus legítimos objetivos.

Não é novidade para ninguém a gravidade dos chamados acidentes de trânsito no Brasil e suas conseqüências, tanto nos aspectos sociais quanto nos econômicos. Exibimos um vergonhoso número que ultrapassa três dezenas de milhares de mortos por ano, além de centenas de milhares de feridos, muitos com seqüelas permanentes. Aliás, talvez seja exatamente a freqüência com essas ocorrências acontecem que a sociedade acaba por

encará-la com certo conformismo, na falsa impressão de que são coisas da vida, são imprevisíveis e inevitáveis.

Ledo engano. Não são coisas da vida.

São casos de mortes provocadas por imprudência, negligência, imperícia e desobediência à lei. Todas essas atitudes perfeitamente previsíveis e por isso mesmo absolutamente evitáveis.

Dentro desse cenário trágico do asfalto brasileiro, desponta com significativa importância a perigosa mistura álcool e direção. As estatísticas indicam que em quase 70% dos óbitos em decorrência de acidentes de trânsito, a presença do álcool é constatada nas necrópsias. E o mais cruel dessa macabra estatística é que predominam vítimas situadas na faixa etária dos 15 aos 29 anos, exatamente a mais produtiva e promissora de nossa população. Essa combinação letal está matando nossa juventude, frustrando expectativas e interrompendo sonhos e esperanças de centenas de milhares de famílias.

Pois bem, a Lei 11.705/08 veio para tentar dar um basta nessa escalada. Equivocadamente batizada de “Lei Seca” ela é, na verdade, uma lei em defesa da vida e da segurança da circulação. Ela não proíbe a bebida. Ela só não permite – e para isso é necessário todo o rigor possível – é que quem bebeu assuma o volante de um veículo colocando em risco além de sua própria, a vida de pessoas inocentes.

De seca, apenas o sangue que certamente vai deixar de correr na pista a cada motorista alcoolizado retirado do tráfego.

Aliás, essa é com certeza a principal virtude da nova legislação.

Muito mais significativa do que a multa de R\$ 957,77 que será cobrada do motorista alcoolizado é a sua retirada de circulação naquele exato momento, tornando a via muito mais segura. O processo administrativo que vai responder, e que certamente o manterá afastado da condução de veículos por 12 meses, deverá servir como lição definitiva para sua plena conscientização. Ao voltar será um motorista mais cuidadoso, prudente e não mais uma ameaça ambulante.

Os dados dos efeitos da nova lei em seus primeiros meses de vigência já são uma constatação inequívoca de seu poder preventivo. Os níveis de morbimortalidade em todo o país em decorrência de acidentes de trânsito caíram substancialmente. São constatações irrefutáveis que garantem que a lei era necessária e que veio para ficar.

Fernando Pedrosa

Consultor em Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A linha do tempo avançou um pouco mais e a ABRASEL Nacional, que representa restaurantes e empresas de entretenimento, questionou no STF a constitucionalidade de alguns dispositivos da Lei 11.705. Frente a mais este desafio, para aqueles que buscam um trânsito mais seguro, a ABRAMET atuou junto ao STF, requerendo participar do processo na qualidade de amicus curiae. Neste momento foi escrito o seguinte artigo do Presidente da ABRAMET, Dr. Flávio Emir Adura, em parceria com o Diretor Científico, Dr. José H. C. Montal:

SALVE A LEI QUE SALVA VIDAS

Por longos e longos anos, desde a sua fundação para ser mais preciso, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET luta para demonstrar à sociedade e ao poder público não haver dose de álcool que se possa considerar segura para a condução de veículos automotores.

Especialidade médica que se propõe a estudar as causas dos acidentes de tráfego a fim de preveni-lo ou mitigar suas conseqüências, além de contribuir com subsídios técnicos para a elaboração do ordenamento legal e modificação do comportamento do usuário do sistema de circulação viária, a ABRAMET identificou a alcoolemia como principal vetor da morbimortalidade no trânsito. E luta com denodo para neutralizá-lo.

Colaborou, com seus estudos, para a elaboração da Resolução de nº. 206/2006 do Conselho Nacional de Trânsito, que estabeleceu os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool no organismo humano e os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito, e seus agentes, na identificação daqueles que conduzem veículos sob a influência do álcool.

Produziu a nota técnica que resultou na aprovação desta Lei 11.705/2008, onde o poder público, finalmente, determina que qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor a duras pena-

lidades e mesmo à privação da liberdade, sinalizando uma nova atitude do governo quanto à junção álcool e direção.

Após quatro semanas de sua promulgação, a sociedade pode comemorar uma verdadeira revolução na saúde pública, indicada pela notável redução nos índices de morbimortalidade causados por acidentes de trânsito. Que outro procedimento médico, desde a descoberta dos antibióticos e o uso universal das vacinas, seria capaz de realizar redução de 24% nos atendimentos do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), diminuição de aproximadamente 30% dos atendimentos por trauma na Rede Hospitalar, a queda de todos os indicadores de acidentes nas rodovias, além de diminuir em 63% as mortes violentas registradas no Instituto Médico Legal?

“Mitos” que só convencem aos que desconhecem os efeitos do álcool no condutor não cessam de cair (bombom de licor, antissépticos bucais, sobremesas, florais de Bach) e a lei tem aprovação crescente da população, chegando a 80% em algumas pesquisas. O efeito deletério do etanol relaciona-se com a quantidade ingerida e não com o veículo que o conduz ao interior do nosso organismo. Um “inocente” bombom de licor pode sim ser o agente capaz de levar a alcoolemia a níveis incompatíveis com a condução segura.

“Salve a Lei que salva vidas!” é uma saudação da Medicina de Tráfego a esta determinação legal que tem evitado que, todos os dias, milhares de pessoas morram ou fiquem feridas nas estradas e nas ruas das cidades, ou ainda que permaneçam por longos períodos presas a leitos hospitalares ou definitivamente prejudicadas em sua mobilidade. Não temos o direito de ser complacentes e observar indiferentes essas pessoas que terão limitações definitivas na sua autonomia para executar as atividades do cotidiano, impedidas quase sempre de viver com decência, trabalhar ou se divertir como antes do acidente. “Salve a Lei que salva vidas” pode, também, ser entendido como um pedido de socorro. O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) analisará a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 4.103, ajuizada contra a Lei 11.705/08. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, republicana e democraticamente, está reivindicando integrar a demanda para discutir objetivamente esta demanda jurídica que vai afetar toda a sociedade. Mesmo que os juristas provem, ou deduzam, que ela é inconstitucional, não se pode deixar de constatar que muitas vidas estão sendo salvas. Mesmo que tenham razão no argumento, o fato de ter reduzido a violência no trânsito demonstra que nem sempre quem tem razão está correto.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A iniciativa do governo brasileiro rendeu elogios da OMS e da OPAS, entidades com as quais a ABRAMET mantém constante interlocução, e já preconizam que esta seja uma lei paradigmática para os demais países da América Latina.

A Lei tem ainda o mérito de ter trazido para o debate público questão de grande relevância epidemiológica, o acidente de trânsito. Apesar de não ser novidade, a norma que impede o dirigir sob o efeito do álcool, a predisposição da sociedade para aceitá-la e o avanço observado na implementação do controle do exercício pelo poder público, certamente contribuem para o sucesso até aqui observado. Enfim despertamos para a necessidade inadiável da redução significativa do número de mortos, feridos e incapacitados produzidos pelos acidentes de trânsito no país. Despertamos para a necessidade de aperfeiçoamento da legislação, fiscalização, educação, capacitação e informação.

A segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada, cada um de nós tem que estar comprometido e compromissado com a causa. Só modificaremos a nossa triste posição como grandes matadores no trânsito quando todas as esferas do poder público e da sociedade, todos, inclusive nós signatários desta manifestação, você que agora nos lê e os que proporcionam este contato, estivermos unidos pela preservação da vida também no trânsito. A ABRAMET também defende o direito de ir e vir, mas principalmente, o de chegar.

Dr. Flávio Emir Adura
Presidente da ABRAMET

Dr. José H.C. Montal
Diretor Científico da ABRAMET

Em 12 de agosto, em face da relevância da questão e tendo em vista a sua repercussão na ordem pública federal, o STF admitiu o ingresso da ABRAMET na ação na qualidade de amicus curiae. Dra. Priscila Calado Correa Neto, advogada da associação explica em trecho de entrevista detalhes deste importante passo:

“O *Amicus Curiae*, ou amigo da corte, é o perito na matéria objeto da ação que integrará a demanda para trazer aos autos informações relevantes ou dados técnicos, de modo a ampliar objetivamente o debate sobre as questões suscitadas, auxiliando o juízo. O *Amicus Curiae* não é parte no processo, portanto não pode recorrer das decisões proferidas pela corte, mas será ouvido como colaborador informal do juízo.

A condição de *expert* para figurar como *Amicus Curiae* e auxiliar os ministros do STF no julgamento da presente ADIN, resta demonstrada pelos trabalhos que a ABRAMET realiza há 28 (vinte e oito) anos em prol da segurança nas vias e rodovias, e que tiveram como corolário o convênio firmado com a Associação Médica Brasileira – AMB, e o Conselho Federal de Medicina – CFM, para ser a entidade representante da especialidade médica “Medicina de Tráfego”.

Ao responder se o fato de ser admitida como Amicus Curiae é um grande passo para a associação, afirmou:

“Sem dúvida alguma. Não é de hoje que a ABRAMET atua junto ao Poder Público para fornecer os subsídios necessários para aplicação de uma legislação adequada e eficiente relativa à segurança de tráfego, mas é a primeira vez que atua diretamente no Poder Judiciário e logo na instância máxima.

A ABRAMET tem histórico de colaboração com os Poderes Legislativo e Executivo, e especificamente no que concerne ao consumo de álcool, forneceu dados técnicos para que o CONTRAN expedisse a Resolução nº. 206/2006 (que dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes) e para a campanha educativa

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

desenvolvida pelo DENATRAN – “Orientações Médicas para Fiscalização sem Etilômetro de Condutores Alcoolizados”.

O pedido da ABRAMET feito ao STF para que integre a ADI 4.103 como amicus curiae fecha o círculo de atuação nos três Poderes do Estado em defesa da paz, saúde e segurança no trânsito.”

Dra. Priscila Calado Correa Neto

Advogada da ABRANET

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A população brasileira percebeu, em poucas semanas de vigência da lei 11.705, que podia contar com um novo bem: a fiscalização com etilômetros. Esta fiscalização trouxe maior tranquilidade às ruas das grandes cidades, especialmente nas noites dos finais de semana. A segurança no trânsito ganhou espaço em todas as discussões travadas em rodas de amigos, universidades, locais de trabalho, lazer e convívio familiar. O comportamento das brasileiras e dos brasileiros mudou e agora a maioria das pessoas discute previamente como será feito o deslocamento pessoal na eventualidade de acontecer uso de bebidas alcoólicas. Este fato foi comprovado com a diminuição expressiva do percentual de motoristas flagrados conduzindo após o consumo de bebidas alcoólicas durante as fiscalizações. A sociedade deu resposta adequada e ágil ao importante desafio e começou a colher frutos. O comportamento das pessoas agora é muito mais comprometido com a preservação da saúde e da vida.

Neste contexto e em face da apreciação que o STF realizará, escrevi o seguinte artigo:

A LEI DA VIDA

A Lei 11.705/08 foi extremamente eficaz no sentido de reduzir as crescentes ocorrências de acidentes viários envolvendo condutores alcoolizados. Nos primeiros trinta dias de sua vigência, o Brasil assistiu à redução expressiva do número de mortos e feridos no trânsito, com índices amplamente divulgados.

A lei, rotulada inicialmente como Lei Seca e mais recentemente nomeada Lei da Vida, recebeu apoio da vasta maioria dos segmentos da sociedade e a população já percebe a melhoria das condições de trânsito, principalmente nas cidades.

A diminuição de mortos constatada num estudo realizado no Instituto Médico Legal de São Paulo chegou a um número impressionante: 63% dos desfechos fatais foram evitados nas noites dos finais de semana.

No Rio de Janeiro, o Instituto de Segurança Pública apurou redução de 57% das mortes no primeiro mês de vigência, computadas a partir dos registros dos acidentes durante todo o período. Isto representou 151 desfechos fatais evitados. No rastro desta redução, ocorreu também queda em todos os demais indicadores de violência interpessoal.

Números semelhantes foram alcançados em Porto Alegre, Florianópolis, Belo Horizonte, Salvador e diversas outras cidades do país. Nas rodovias federais o número de mortos recuou 14,5%.

As virtudes da norma alcançarão, em seqüência, o INSS, com redução de pensões por morte e aposentadorias por invalidez; as seguradoras, com a redução dos sinistros e do preço dos seguros e a saúde pública e privada, onde se pode esperar redução dos preços dos planos de saúde.

Pelo seu texto, o nível de alcoolemia permitido para os condutores é ZERO. Isto tem um significado especial em nosso contexto nacional: a simplicidade. Esta norma unifica os discursos num país continental com diversidades culturais muito importantes: não se pode associar direção de veículos ao consumo de álcool em qualquer quantidade. Grande parte da eficácia comprovada da Lei da Vida advém deste fato.

As conseqüências nas esferas administrativa e criminal, passíveis de ocorrer até com quem se recusa a colaborar com a fiscalização promovida pelos agentes de trânsito, que seriam neste caso melhor denominados Agentes da Vida, aumentam significativamente os resultados positivos. Os Agentes da Vida conseguiram diminuir o número de socorros realizados pelos resgates em todo o país, as chamadas do SAMU, os atendimentos em salas de emergência e nos centros cirúrgicos. Acima de tudo, houve uma redução de cenas terríveis nos necrotérios, onde as famílias reconhecem seus entes que perecem. Estes geralmente são jovens.

O apoio da sociedade mostra que a norma alcançou terreno fértil e os frutos já são colhidos cotidianamente. Estes pilares são fundamentais e fazem parte da sustentação desta norma e as únicas garantias de seu resultado.

Embora seja um diploma legal com objetivos claros em defesa da vida, grupos econômicos contrariados recorreram ao STF argüindo a constitucionalidade da medida.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A sociedade civil respeitosamente espera que o STF preserve a LEI DA VIDA em sua totalidade protestando, ainda, pelo reconhecimento do trânsito como um espaço coletivo, no qual todos os que desejam conduzir veículos devem estar preparados e dispostos a fornecer provas em seu favor, sempre que for solicitado. No cenário do trânsito, comportamento diverso é incompatível com a civilidade e inaceitável onde a vida e a incolumidade da população brasileira estão envolvidas.

Não é possível que alguém imagine o trânsito seguro sem a fiscalização da combinação álcool e direção de veículos, fator principal da acidentalidade, cabalmente demonstrado em apenas um mês de vigência da Lei 11.705.

É imprescindível que se faça fiscalização eficiente no trânsito, até porque nenhum motorista está proibido de consumir bebidas alcoólicas. A lei veda que motoristas conduzam veículos após este consumo. Felizmente, o que há hoje no Brasil são instrumentos normativos e de fiscalização que reduzem significativamente a combinação álcool e direção de veículos.

São estas normas e esta fiscalização, e seus efeitos benéficos sobre a sociedade, que aguardam a reflexão e o posicionamento do Supremo Tribunal Federal.

MENOS ÁLCOOL, MENOS ACIDENTES, MENOS VÍTIMAS

A ABRAMET realiza levantamento de informações sobre acidentes de trânsito após a Lei 11.705 e as expressivas reduções estão mostradas no seguinte quadro:

UNIDADE	DIMI-NUIÇÃO	EVENTOS	FORTE	VEÍCULO
BRASIL	24%	Atendimen-tos SAMU	Ministério da Saúde/SAMU	O Globo, 14/07/2008
BRASIL (Estradas Federais)	13,6%	Mortes	PRF	O Globo Online, 20/08/2008
BRASIL (Rodovias Federais)	14,5%	Mortes	PRF	O Povo, 04/08/2008
BRASIL (SAMU)	14,86%	Atendimen-tos SAMU	PRF	Estadão.com, 20/08/2008
ALAGOAS	30%	Acidentes de trânsito	Detran-AL	JC Online, 15/07/2008
BAHIA (Rodovias Federais)	27,40%	Mortes	PRF	Correio da Bahia, 25/07/2008
	9,0%	Acidentes de trânsito	PRF	
BELO HORIZONTE (Região Metropolitana)	27%	Acidentes de trânsito	PM, Corpo de Bombeiros, Polícia Civil e Hospital de Pronto Socorro João XXIII	Correio de Uberlândia, 25/07/2008
BRASÍLIA (DF)	39%	Acidentes de trânsito	DETRAN-DF	Correio Brasiliense, 16/07/2008
	24%	Mortes	DETRAN-DF	Correio Brasiliense, 16/07/2008
	13%	Acidentes de trânsito	Corpo de Bombeiros	Brasília Tempo Real, 20/08/2008
	45,6%	Colisões de veículos	Corpo de Bombeiros	Brasília Tempo Real, 20/08/2008

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

UNIDADE	DIMI- NUIÇÃO	EVENTOS	FORTE	VEÍCULO
CAMPO GRANDE	16%	Acidentes de trânsito com vítimas fatais	DETRAN-MS	Comparação entre 06 e 07/2008
CEARÁ (Estradas Estaduais e Federais)	66%	Acidentes de trânsito com vítimas fatais	CPRV	Comparação entre 14 a 17/07/2007 e 14 a 17/07/2008
DF (Atendimento SAMU)	42,5%	Atendimento a vítimas de acidentes de trânsito	SAMU	Correio Braziliense, 16/08/2008
FORTALEZA	19,9%	Vítimas de acidentes de trânsito	Instituto Dr. José Frota	O Povo, 04/08/2008
MANAUS	63%	Acidentes de trânsito	DETRAN-AM	Portal Amazônia, 09/08/2008
	30%	Acidentes de trânsito com vítimas	DETRAN-AM	Portal Amazônia, 09/08/2008
MINAS GERAIS	15%	Vítimas	HPS (João XXIII)	Portal UAI, 18/07/2008
NATAL	21%	Acidentes de trânsito	CPRE	Diário de Natal, 17/07/2008
PERNAMBUCO (Estradas do Estado)	3,5%	Acidentes de trânsito com vítimas	PRF e DETRAN-PE	Notícias 360º, 18/07/2008
	10,4%	Feridos	PRF e DETRAN-PE	Notícias 360º, 18/07/2008
	40,7%	Vidas salvas	PRF e DETRAN-PE	Notícias 360º, 18/07/2008
PERNAMBUCO (Rodovias Federais)	50%	Mortes	Polícia Rodoviária Federal	Portal Pernambuco.com, 21/07/2008
	28%	Feridos	Polícia Rodoviária Federal	Portal Pernambuco.com, 21/07/2008
PORTO ALEGRE	68%	Mortes	EPCT	Correio de Notícias, 06/08/2008
RIO DE JANEIRO	57%	Mortes	ISP	Terra Trânsito, 25/07/2008

FERNANDO MOREIRA

UNIDADE	DIMI- NUIÇÃO	EVENTOS	FORTE	VEÍCULO
RIO DE JANEIRO (Principais vias)	13%	Atendimento a vítimas de aci- dentes de trânsito	SMT	O Globo Online, 12/08/2008
RIO DE JANEIRO (Principais rodovias)	33%	Mortes	PRF	O Globo Online, 12/08/2008
RIO DE JANEIRO (Vias de maior movimento)	13%	Atendimento a vítimas de acidentes de trânsito	SMT	O Globo Online, 18/08/2008
RIO GRANDE DO SUL	14%	Acidentes de trânsito	Zero Hora	Zero Hora, 21/07/2008
	15,20%	mortes	Zero Hora	Zero Hora, 21/07/2008
SALVADOR	57%	Acidentes de trânsito	SET	A Tarde Online, 18/08/2008
	27,20%	Mortes	SET	A Tarde Online, 11/07/2008
	42,70%	Feridos	SET	A Tarde Online, 11/07/2008
SANTA CATARINA	10%	Mortes	PRF	Tribuna Catarinense
GRANDE SÃO PAULO	49,2%	Atendimento a vítimas de aci- dentes nos hos- pitais estaduais	SES	Correio do Brasil, 22/08/2008
GRANDE SÃO PAULO	9%	Vítimas	SES	O Globo Online, 19/08/2008
SÃO PAULO	63%	Mortes	SSP-IML	Folha Online, 21/07/2008
SÃO PAULO (Ro- dovias de SP)	15%	Mortes	Polícia Rodoviária Estadual	Estadão.com, 19/07/2008
SÃO PAULO (ABC)	34%	Vítimas	8º Grupa- mento de Bombeiros	Diário do ABC, 15/07/2008
	25%	Acidentes de trânsito	8º Grupa- mento de Bombeiros	Diário do ABC, 15/07/2008

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

UNIDADE	DIMI- NUIÇÃO	EVENTOS	FUNTE	VEÍCULO
SÃO PAULO (Itapeva)	27%	Acidentes de trânsito	Polícia Militar	Folha do Sul, 19/07/2008
SÃO PAULO (5 Hospitais Municipais)	32,2%	Atendimento a vítimas de acidentes de trânsito	SMS	Portal G1, 02/08/2008
SÃO PAULO (Hospitais Públicos Estaduais)	42%	Atendimento a vítimas de acidentes de trânsito	SES	O Estado de SP, 02/08/2008
SÃO PAULO (Estradas Estaduais)	11,26%	Acidentes de trânsito com vítimas	PMR	Metro News, 13/08/2008
SÃO PAULO (4 Hospitais de referência da SMS)	30%	Atropelamento e feridos em acidentes trânsito	SMS	Folha Online, 18/08/2008
SÃO PAULO (atendimento SAMU)	21% média diária	Atendimento a vítimas de acidentes de trânsito	SMS	Folha Online, 18/08/2008
SERGIPE	15%	Acidentes de trânsito	Companhia de Policiamento de Trânsito	Portal Emsergipe.com, 18/07/2008
RODOVIAS FEDERAIS	14,5%	Mortes	Polícia Rodoviária Federal	Polícia Rodoviária Federal, julho/2008
PORTO ALEGRE (RS)	68%	Mortes	Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)	Zero Hora, 05/08/2008
UBERLÂNDIA	13,8%	Acidentes de trânsito	PM	Correio de Uberlândia, 25/07/2008
UBERLÂNDIA	30%	mortes	Hospital das Clínicas de Uberlândia	Correio de Uberlândia, 05/08/2008

Fonte: <http://www.abramet.org/leisalvavidas.html>

CONCLUSÃO

Este livro está sendo escrito enquanto se aguarda o exame da matéria no STF. Independentemente do resultado desta análise, já se sabe que esta lei proporcionou uma expressiva redução da morbimortalidade no Brasil nos primeiros meses de sua vigência. Este fato já faz parte da história da nação e o povo brasileiro pode comemorar esta vitória que dependeu fundamentalmente de sua aprovação e aceitação.

As normas são seguidas e aceitas pelas nações por dois motivos principais: a percepção dos benefícios que a norma trará, para os indivíduos e a sociedade, e o receio com relação às sanções previstas. No Brasil, a alcoolemia zero para os condutores de veículos foi aceita principalmente pelos benefícios que tem demonstrado cotidianamente, desde 19 de junho de 2008.

Para a população, a Lei 11.705 não só “pegou”, ela também se transformou num “bem público”, algo com que já contamos para nos proporcionar um trânsito mais digno e seguro. Todas as pesquisas de opinião divulgadas dão conta da aprovação da grande maioria da população.

Este momento nacional é muito especial para todos que trabalham com a prevenção de acidentes de trânsito. Poupar vidas no trânsito é gerar um bem comum.

Quem seria parte da estatística? Qualquer um de nós pode ter tido sua vida salva pela Lei que Salva Vidas.

PARTE II

A “VACINA” CONTRA A VIOLÊNCIA DO TRÂNSITO

NOTA DO AUTOR

Este livro é fruto da vontade de ampliar o alcance da minha atuação no campo da prevenção de acidentes de trânsito. Este trabalho, que venho desenvolvendo há vários anos junto a motoristas profissionais, médicos, psicólogos, gerentes e demais profissionais da área de recursos humanos das empresas de transportes do estado do Rio de Janeiro, busca atingir a redução da ocorrência e da gravidade dos acidentes de trânsito através de ações educativas e de sensibilização. Para tanto, tenho ajudado a organizar eventos, seminários e jornadas e proferido inúmeras palestras e conferências, das quais participaram cerca de 6.000 pessoas. Junto a isto, e não menos importantes, estão os 16 anos de exercício da medicina, muitos deles atuando em setores de emergência, principalmente pediátrica. Neste período, a convivência com as vítimas dos traumas de trânsito, dentro das salas de emergência, fez com que surgisse a vontade de atuar preventivamente.

Em 2005, apresentei dois artigos no VI congresso latino-americano sobre acidentes e medicina de trânsito, realizado pela ABRAMET. Eles versaram exatamente sobre a educação de trânsito para motoristas profissionais e para os demais segmentos da sociedade, focando os principais aspectos da prevenção, sob a ótica da Medicina de Tráfego, especialidade que também abraço.

A partir deste congresso, tive certeza que deveria escrever este livro para levar aos leitores estes temas e as discussões relativas à prevenção dos acidentes de trânsito. Esta certeza adveio da observação da lacuna que há,

em nosso país, no campo da literatura: livros versando sobre a prevenção de acidentes de trânsito, direcionados ao público jovem e adulto.

Exatamente por isto, ofereço, neste livro, uma visão geral do problema no Brasil e no mundo, buscando contribuir para a redução do número e da gravidade dos acidentes, das vítimas e dos traumas de trânsito.

É importante ressaltar que este livro destina-se ao leitor não especializado em prevenção de acidentes ou medicina de trânsito. Em sua realização evitei, tanto quanto possível, utilizar expressões e jargões que só especialistas ou “iniciados” nestes campos conhecem. Evitei, ainda, a citação de números de leis e artigos, para não cansar o leitor não habituado a este tipo de texto. Ao mesmo tempo procurei abrir um leque que permitirá uma visão mais ampliada da prevenção.

Penso que ele será um bom ponto de partida para as necessárias reflexões de jovens e adultos.

Estas reflexões podem evitar exposição a riscos desnecessários, ao dirigir ou entrar num veículo dirigido por outra pessoa.

INTRODUÇÃO

Nos dias atuais a ocorrência de acidentes de trânsito deve ser permanentemente lembrada e encarada de maneira inteligente, buscando a prevenção. Para tanto, informação é fundamental. No decorrer das próximas páginas, os temas serão abordados com a preocupação de proporcionar uma visão de conjunto que seja coerente e útil no sentido de estimular reflexões que permitam aos jovens e adultos adotar comportamentos mais seguros. Este é o objetivo principal deste livro. O binômio drogas/direção de veículos, incluindo álcool etílico, é responsável por grande parte dos acidentes de trânsito, especialmente os mais graves. As diversas conseqüências do uso do álcool e suas repercussões serão aqui amplamente consideradas, pois há muito além do “se dirigir não beba” ou “se beber não dirija”. A compreensão moderna de que este é o ponto mais crítico em relação à ocorrência de acidentes e o conhecimento de que se trata do ponto com mais retorno, em termos de redução de acidentes, quando adequadamente compreendido e valorizado, fazem deste o eixo principal deste livro. Agrega-se a este eixo, nesta proposição, a abordagem dos demais temas relevantes relativos à prevenção de acidentes de trânsito e suas conseqüências.

A abordagem será feita em núcleos, estratégia amplamente utilizada em atividades educativas, sendo exemplo o ABCDE do Trauma, que sistematiza a atuação dos profissionais envolvidos no atendimento às vítimas de acidentes e outros traumas. Dentro desta perspectiva estabelece-se a siste-

matização de abordagem, denominada ABCDE da Prevenção dos Acidentes de Trânsito.

Cada tema abordado receberá o detalhamento próprio para uma obra desta natureza e tratamento cuidadoso, com a preocupação de resultar em material interessante e útil sob diversos enfoques. Uma das fontes da formação deste sistema foi o trabalho de campo, em palestras dirigidas a profissionais, empresários, estudantes e técnicos da área. Nestas oportunidades pude perceber, através da interação com os participantes, quais aspectos, dos principais pontos relacionados à prevenção de acidentes, faziam com que o interesse despertado fosse maior e mais genuíno. Esta observação deu forma a este sistema, no qual se pretende proporcionar uma visão rápida e interessante dos temas abordados, constituindo uma leitura amigável.

A

ACIDENTES

Alguns aspectos relacionados ao padrão de ocorrências de acidentes de tráfego

A ocorrência de acidentes de tráfego é considerada, hoje, uma questão prioritária de saúde pública. Em 1999 o total de mortes causadas por estes acidentes alcançou o nono lugar no total de mortes do planeta. A previsão da Organização Mundial da Saúde para 2020 revela um salto para o terceiro lugar.

As reflexões sobre os problemas do trânsito no Brasil e no mundo revelam, através de diversos prismas, pontos de contato entre as diferentes realidades e necessidades de continentes, países e localidades.

A imagem da caótica situação mundial, onde acidentes de trânsito matam um milhão e duzentas mil pessoas todos os anos, representa para a humanidade flagelo só comparável às grandes guerras.

A Organização das Nações Unidas, em Assembléia Geral, aprovou, em dezembro de 2005, a resolução 60/5, que trata da busca de melhorias na segurança no trânsito. O documento classifica a situação mundial como crítica e faz recomendações no sentido de aumentar a segurança viária.

Neste documento, estabelece-se que ações das diferentes esferas de governo devem se somar às da iniciativa privada e organizações não governamentais, na construção permanente de melhores condições de segurança no trânsito.

Neste contexto, a ONU ressalta pontos fundamentais e sugere a adoção de ações que representam passos importantes na direção de controlar o problema. Ao expressar sua preocupação com a trajetória de aumento do número de mortos no trânsito, principalmente nos países em desenvolvimento, reafirma a importância de trabalhar as questões relacionadas à segurança no trânsito em âmbito mundial, com necessidade de fortalecer a cooperação internacional, levando em conta as necessidades de capacitação e apoio financeiro nos países em desenvolvimento. Para tanto, estimula os estados membros e a comunidade internacional, aí incluindo as instituições financeiras internacionais e regionais, a prestar apoio financeiro, técnico e político às comissões regionais das Nações Unidas e à Organização Mundial da Saúde, nas atividades dirigidas a melhorar a segurança no trânsito. Orienta também todos os envolvidos para o prosseguimento das ações preventivas já existentes e o desenvolvimento de novas iniciativas.

Destaque significativo também foi conferido à necessidade de evoluir no que tange ao esforço normativo, em todas as esferas.

Ao estimular os estados membros a aderir aos esforços, propõe a criação em cada país de uma agência nacional para coordenar e articular as ações de prevenção e as medidas de controle.

Esta resolução recomendou especial atenção aos cinco principais fatores de risco no trânsito: dirigir sob efeito do álcool, a não utilização de cinto de segurança e dispositivos de proteção para crianças, a não utilização de capacetes, excesso de velocidade e a falta de infra-estrutura viária.

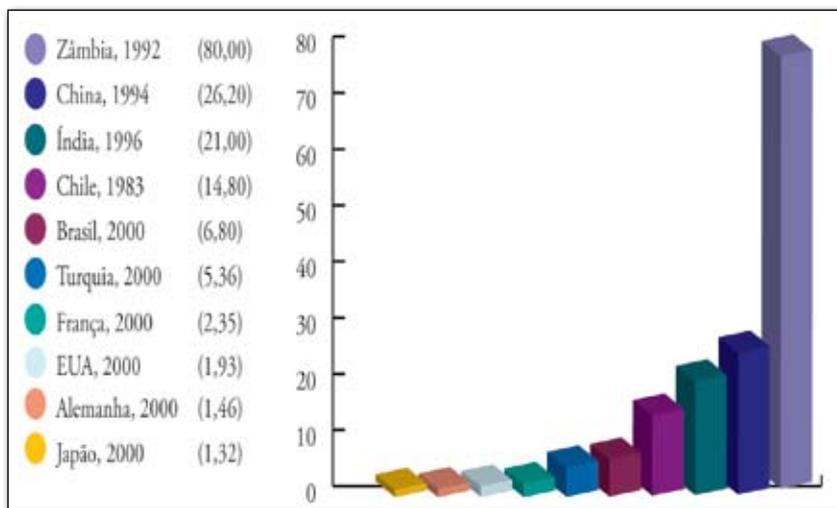
Os principais fatores de risco são problemas mundiais que se apresentam de maneira muito expressiva em nosso cotidiano brasileiro.

Há uma grande estrada a ser percorrida pelo Brasil em direção a um quantitativo de mortos compatível com os apresentados pelos países mais desenvolvidos. Neste sentido, especial atenção deve ser dedicada à distribuição dos acidentes de trânsito no planeta. Os países desenvolvidos possuem 70% da frota mundial de veículos automotores e sofrem somente com 30%

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

dos acidentes. Invertem-se de maneira sombria os números quando olhamos para os países em desenvolvimento: possuindo 30% da frota, apresentam 70% dos acidentes.

Gráfico 1
Taxas de mortes por 10 mil veículos/ano em países selecionados



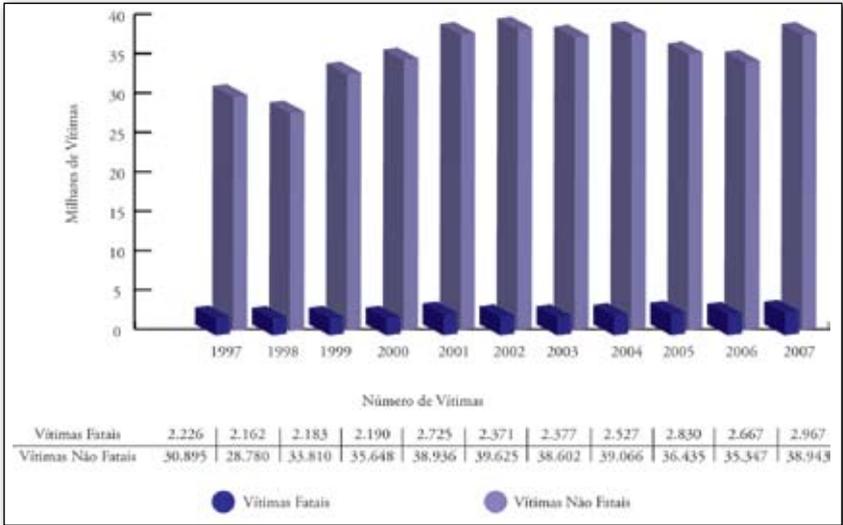
Fonte: Gráfico elaborado a partir de dados da Pesquisa IPEA – ANTP Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. 2003.

Vários fatores estão ligados a esta maior ocorrência de acidentes nos países mais pobres: estradas em péssimas condições, desrespeito às normas de trânsito, educação precária dos condutores e pedestres, veículos com aporte tecnológico rudimentar, veículos em péssimo estado de conservação, fiscalização precária e engenharia de tráfego limitada pela carência econômica.

Entre diversos números, partindo das estatísticas oficiais e chegando até as estimativas de diversos autores, onde se revela a questão da subnotificação, acredita-se que ocorram no Brasil entre 40.000 e 50.000 mortes, todos os anos, causadas por acidentes de trânsito. No estado do Rio de Janeiro, que é sob diversos aspectos uma excelente amostra do que se passa no país, temos o seguinte perfil, conforme dados provenientes do Instituto de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro.

Gráfico 2

Série histórica de vítimas fatais e não fatais no trânsito. Rio de Janeiro

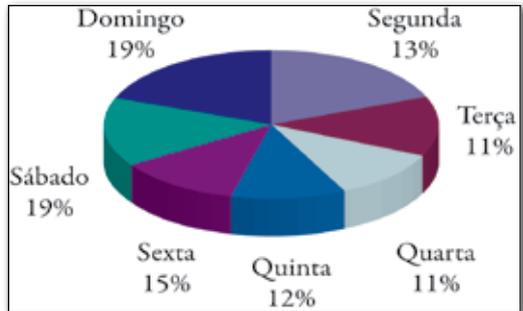


Fonte: Elaborado a partir de dados do Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro ISP RJ.

Há uma tendência de crescimento do número de vítimas fatais. Tomando-se por base o ano de 2007, teremos, somente no estado do Rio de Janeiro, 2.967 mortos no trânsito. Isto significa mais de oito pessoas por dia ou uma pessoa morta de três em três horas. No Brasil, tomando-se por base os cerca de 37.000 mortos que as estatísticas oficiais admitiram em 2007, teremos 101 pessoas mortas por dia ou uma pessoa morta a cada 14 minutos. Os números, suficientemente grandes para serem desprezados, dimensionam a verdadeira tragédia diária e o caos no trânsito. A única maneira de proteger-se é a prevenção.

Gráfico 3
Distribuição percentual de vítimas por dia da semana. Rio de Janeiro

Fonte: ISP-RJ.

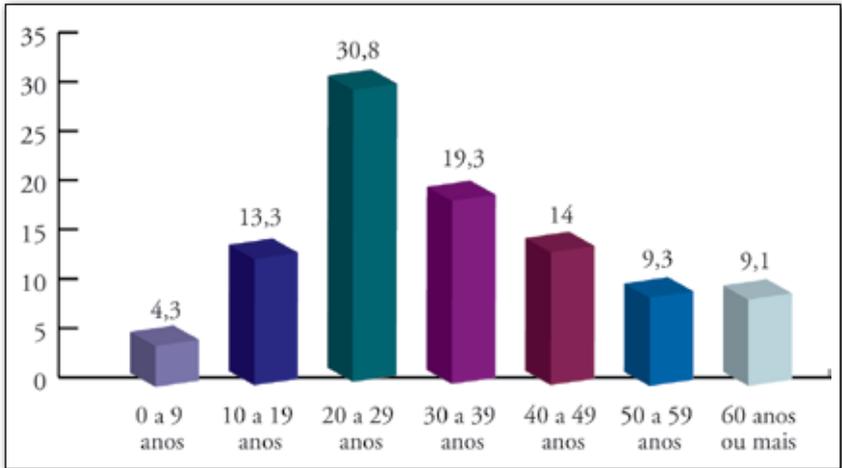


A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A distribuição por dias da semana mostra a maior ocorrência nos dias em que há maior consumo de álcool, ou seja, no final de semana, a partir de sexta-feira. A constatação de que os acidentes têm distribuição irregular durante a semana revela não só a questão do uso e abuso do álcool e drogas, maior nos finais de semana, mas também a fadiga acumulada antes da habitual folga semanal (domingo), o que leva ao maior número de acidentes, acometendo todos os motoristas, até os profissionais.

Gráfico 4

Distribuição das vítimas por faixa etária. Estado do Rio de Janeiro (2004)

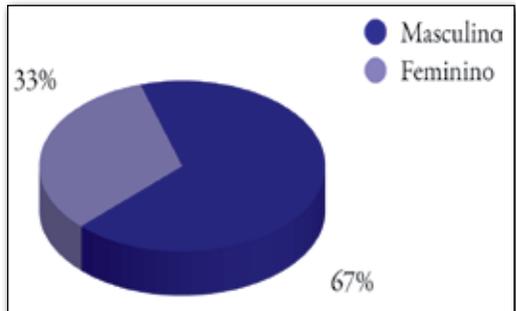


Fonte: ISP – RJ.

Nota-se aqui o importante acometimento das crianças, adolescentes e adultos jovens, configurando-se a faixa etária preferencial para a ocorrência de acidentes, especialmente os mais graves. Quase um terço das vítimas estão na faixa etária que vai dos 20 aos 29 anos.

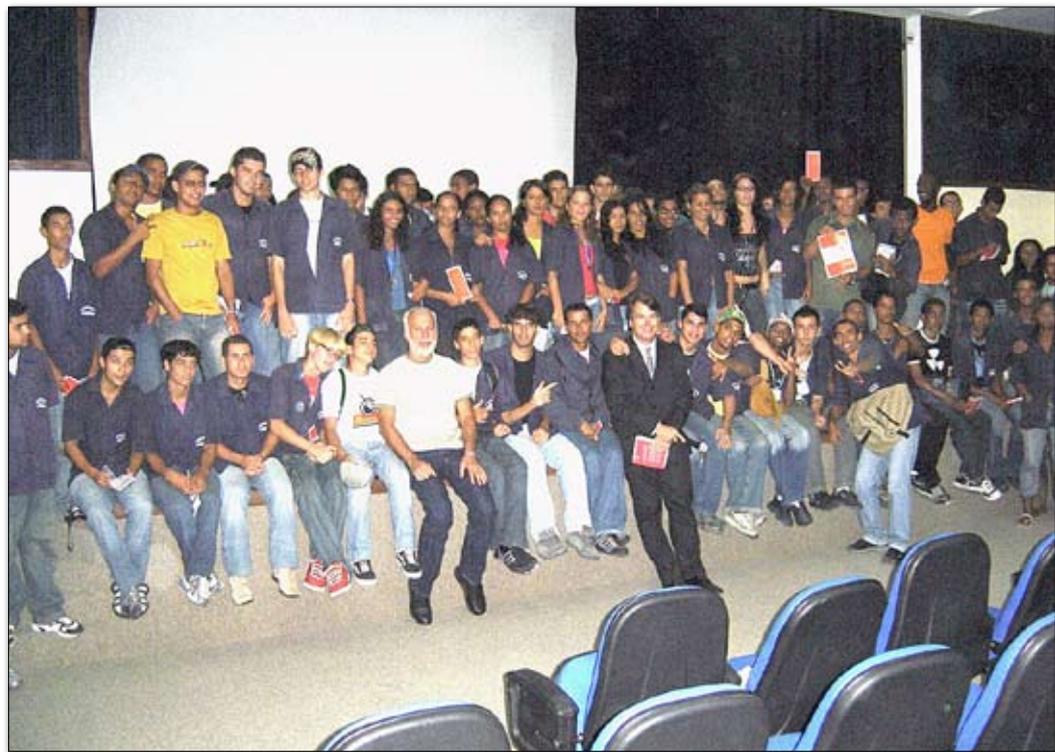
Gráfico 5
Distribuição de vítima por sexo
Rio de Janeiro (2004)

Fonte: ISP-RJ.



Note-se a importante diferença entre os sexos no que tange ao comprometimento pelos acidentes. Vários fatores são responsáveis por estas diferenças, porém o principal continua sendo o comportamental. Este padrão é reconhecido pelas seguradoras. Os valores dos seguros dos carros conduzidos por mulheres são significativamente mais baratos. As faixas etárias também são utilizadas nestes cálculos, sendo que as mais acometidas com a ocorrência de acidentes também suportam custos adicionais na contratação de seguros. Jovens do sexo masculino constituem o grupo de maior risco, merecendo por isto medidas preventivas mais consistentes nas áreas de educação e promoção da saúde.

Foto 1

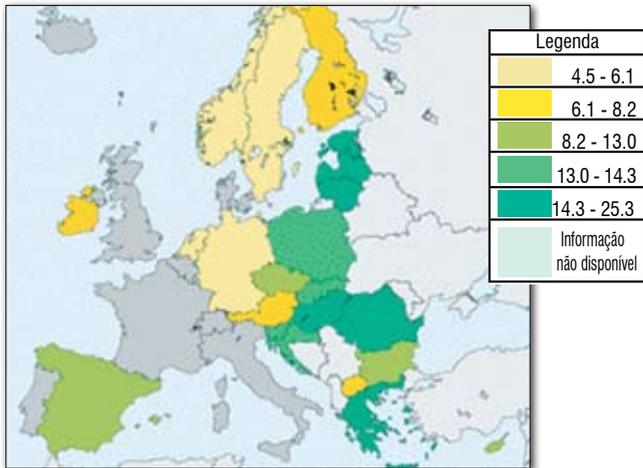


Jovens após uma palestra de prevenção na qual utilizei o Sistema ABCDE de prevenção de acidentes. Local CAPIT 54 do SEST SENAT. O diretor da unidade, Henriques, aparece ao centro de camisa branca.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Mapa 1

Mortes por acidente de trânsito (por 100 000 pessoas) – 2006



Fonte: EuroGeographics Association for the administrative boundaries.

Tabela 1

Mortes por acidente de trânsito (por 100 000 pessoas)
União Europeia

Área	Ano											
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
UE (15 países)	12.1	11.5	10.9	10.9	11.1	10.7	10.5	10.3	9.6	8.9	8.4	8.2
Alemanha	11.5	10.7	10.5	9.5	9.6	9.3	8.4	8.3	8.0	7.0	6.5	6.1
Áustria	14.1	12.1	13.1	10.7	12.1	11.0	8.2	10.9	11.0	10.9	9.8	8.9
Espanha	14.1	13.8	14.1	15.0	14.7	14.8	13.7	13.1	13.0	11.3	10.4	9.5
Holanda	8.0	8.1	7.3	6.7	7.1	6.9	6.2	6.3	6.5	5.1	4.6	4.5
Noruega	8.4	7.8	8.6	9.7	8.7	9.3	6.9	8.3	7.5	7.5	6.1	5.7
Portugal	24.3	21.9	19.5	18.4	15.7	13.0	17.3	19.9	17.5	15.5	12.4	:
Suécia	6.4	6.0	6.4	6.0	6.0	6.5	6.8	6.0	5.9	5.4	5.1	5.3
Suiça	10.0	8.5	8.4	8.1	8.6	8.2	7.2	6.6	7.3	6.5	4.9	:

Fonte: EUROSTAT.

Tabela 2

Mortes por acidente de trânsito (por 100 000 pessoas) em 2007

BRASIL	20
Estado do Rio de Janeiro	18
Região Metropolitana	15
Interior RJ	26

Fonte: Elaborado com dados das estatísticas oficiais e bases populacionais do IBGE.

Quadro 1
Acidentes com atendimento pelo GSE do
Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro

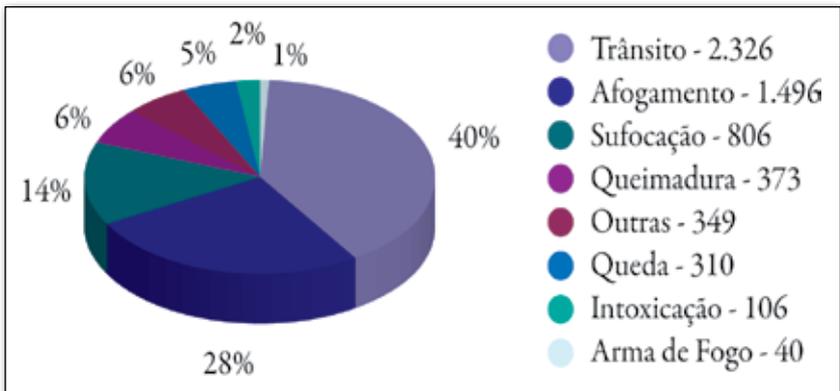
Média 21.500 / ano (1999 a 2006)
60 eventos por dia
2,5 por hora
Um a cada 24 minutos

Acidentes e Mortalidade de crianças e adolescentes
por causas externas no Brasil

Os gráficos que se seguem abordam a mortalidade e a morbidade por tipo de acidente e faixa etária, com números absolutos e relativos. Os dados são nacionais.

Em 2005, 5.808 morreram
e 138.604 foram hospitalizadas.

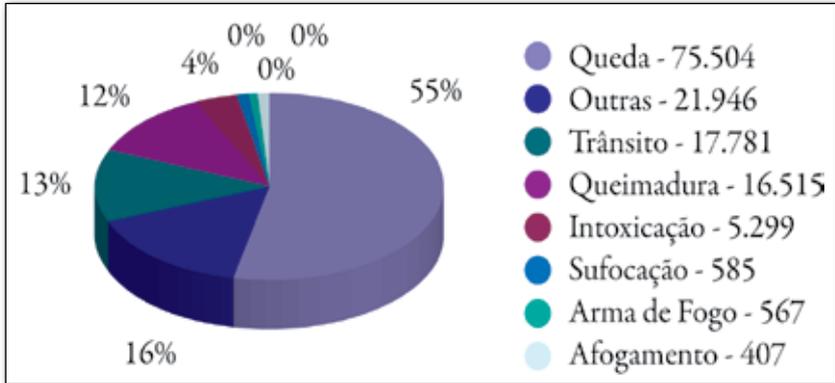
Gráfico 6
Mortalidade no Brasil em 2005, por causas externas, entre 0 e 14 anos



Fonte: Site www.criancasegura.org.br, citando dados do Ministério da Saúde, 2005.

Gráfico 7

Hospitalizações no Brasil em 2005, entre 0 e 14 anos



Fonte: Site www.criancasegura.org.br, usando dados do Sistema de Informações sobre mortalidade do SUS e do Sistema de Informações Hospitalares do SUS.

O estudo apresentado nos gráficos 6 e 7 foi realizado pela Dra. Maria Helena de Mello Jorge, da Faculdade de Saúde Pública da USP, Dra. Maria Sumie Koizumi da Escola de Enfermagem da USP e pela mestrandia Vanessa Luiza Tuono, da Faculdade de Saúde Pública da USP, e foi patrocinado pela Johnson's Baby.

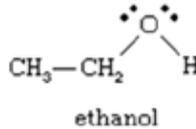
Acidentes de Trânsito são a 1º causa de mortalidade, dentre as causas externas, na faixa etária de 0 a 14 anos, perfazendo 40% destes óbitos. A partir desta faixa etária apresenta maior expressão a violência interpessoal, aumentando muito significativamente o número de homicídios. Contudo, os acidentes de trânsito continuam tendo grande participação.

Os acidentes com desfechos fatais envolvem as crianças mais na condição de pedestres do que na condição de ocupante de veículo. Em geral trata-se de atropelamento.

Pode-se inferir que é um grande desafio para todos evitar as tragédias cotidianas causadas pelo caos instalado em nosso trânsito. Este caos atinge de maneira muito significativa crianças e adolescentes, merecendo uma especial atenção da sociedade e das famílias, buscando a adoção das necessárias medidas de prevenção. Em outro local deste livro trataremos do transporte de crianças e adolescentes em veículos.

ÁLCOOL ETÍLICO

Álcool etílico. Esta é a denominação formal da substância química que será um dos eixos principais deste livro. A fórmula química do álcool etílico, que também pode ser adequadamente chamado de etanol, é esta:



A substância tem estrutura relativamente simples, sob o ponto de vista da química orgânica. Contudo, determina uma ampla e complexa influência sobre o indivíduo e a sociedade.

A utilização de bebidas alcoólicas pelos condutores ou pedestres, antes ou durante a direção de veículos e caminhadas, tem sido apontada como causa de 30% de todos os acidentes de tráfego e por aproximadamente 70% dos que resultam em feridos graves ou mortos.

É particularmente grave sabermos que cerca de 50% dos mortos em acidentes de trânsito estavam fora dos veículos, ou seja: mortes por atropelamento. Certamente o uso de bebidas alcoólicas está, em grande proporção, relacionado a estas mortes.

Alguns aspectos relacionados ao uso de bebidas alcoólicas

Aqui não se buscará discutir os aspectos relativos a este consumo que não tiverem uma correlação direta com a ocorrência e prevenção dos acidentes de trânsito. Os diversos tipos de adoecimento decorrentes do abuso e dependência do álcool, tais como a cirrose hepática, miocardiopatia alcoólica, demência, epilepsia, síndrome de Wernicke, síndrome de Korsakov e psicose alcoólica são discutidas em farta literatura leiga e especializada.

O uso de bebidas alcoólicas é largamente difundido na população. Segundo José Mauro Bráz de Lima, Professor de Neurologia e Presidente da Sociedade Brasileira de Alcoologia, renomado especialista brasileiro no

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

estudo dos problemas relacionados ao uso, abuso e dependência do álcool e outras drogas, 90% da população faz ou já fez uso de bebidas alcoólicas, seguindo variados padrões de consumo, desde o consumo esporádico até a dependência, passando pelo abuso. Os abstêmios somam cerca de 10% da população, número equivalente ao alcançado pelos dependentes. Os que abusam (uso nocivo) perfazem cerca de 20% do total, enquanto os que fazem uso esporádico e irregular, erroneamente chamados de bebedores “Sociais”, somam 60% da população. Todos que consomem bebidas alcoólicas estão mais propensos a causar ou envolver-se em acidentes de trânsito, quer seja na direção de veículos ou em deslocamentos como pedestres. A utilização muito difundida de bebidas alcoólicas faz com que esta substância mereça uma atenção especial no tocante à prevenção de acidentes de trânsito.

Foto 2



Conferência sobre A “Vacina Contra a Violência no Trânsito”. VII Congresso Brasileiro e V Latino-Americano Sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, promovido em 2007 pela ABRAMET.

Recente pesquisa do CEBRID (2005) encontrou números comparáveis, em levantamento domiciliar de âmbito nacional que compara a utilização da maioria das drogas, encontrados nas tabelas 3 e 4.

Tabela 3

Resultados Cebrid – percentual de uso durante a vida, o mês e o ano

DROGAS	TIPO DE USO %		
	Na Vida	No Ano	No Mês
Maconha	8,8	2,6	1,9
Solventes	6,1	1,2	0,4
Benzodiazepínicos	5,6	2,1	1,3
Orexígenos	4,1	3,8	0,1
Estimulantes	3,2	0,7	0,3
Cocaína	2,9	0,7	0,4
Xaropes (codeína)	1,9	0,4	0,2
Opiáceos	1,3	0,5	0,3
Alucinógenos	1,1	0,32	0,2
Esteróides	0,9	0,2	0,1
Crack	0,7	0,1	0,1
Barbitúricos	0,7	0,2	0,1
Anticolinérgicos	0,5	0	0
Merla	0,2	0	0
Heroína	0,1	0	0
Álcool	74,6	49,8	38,3
Tabaco	44,0	19,2	18,4

Tabela4

Resultados Cebrid – percentual de dependentes químicos

DROGAS	2005
ÁLCOOL	12,3
TABACO	10,1
MACONHA	1,2
BENZODIAZEPÍNICOS	0,5
SOLVENTES	0,2
ESTIMULANTES	0,2

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Aqui, torna-se necessário registrar alguns dos efeitos do álcool sobre o ser humano que propiciam este perfil de causador de acidentes.

O álcool acarreta no ser humano uma redução da capacidade de reagir adequadamente a estímulos (reflexos); diminui a visão periférica; altera o controle corporal causando desequilíbrio e dificuldades de marcha; aumenta a agressividade; causa sono; e leva a embriaguez. Tendo ação sobre todos os tecidos, o álcool exerce marcadamente seus efeitos no sistema nervoso.

Trata-se de **substância depressora** do sistema nervoso central, de uso lícito com restrições, principalmente as impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro, Consolidação das Leis do Trabalho e Estatuto da Criança e do Adolescente. Determina um espectro de sintomas neurológicos e comportamentais amplo, diretamente dependente do nível sanguíneo (Alcoolemia). O quadro 2 mostra os sintomas em função do aumento do nível sanguíneo. **Merece destaque a progressão, dose dependente, em direção ao êxito letal.**

Quadro 2
Alcoolemia e manifestações neurocognitivas

ALCOOLEMIA Gramas / Litro	Manifestações Neurocognitivas e Comportamentais
0,4 a 0,6 Gramas / Litro	Relaxamento; Perda da atenção e concentração. Perda da autocrítica.
0,6 a 1,0 Gramas / Litro	Euforia; Agressividade; Impulsividade.
1,0 a 2,0 Gramas / Litro	Incoordenação; Variações de Humor, Desorientação Tempo/espaço.
> 4,0 Gramas / Litro	Torpor, Distúrbios Cardio-respiratórios, Coma... Morte.

Fonte: Reproduzido, com adaptações, do livro Alcoologia – uma visão sistêmica dos problemas relacionados ao uso e abuso do álcool. Lima, JMB.

Neste contexto, estabelece-se, facilmente, correlação entre o uso do álcool e a dificuldade para executar tarefas complexas, como dirigir veículos.

Em 2006, escrevi “A necessidade de manter atenção para conduzir com segurança um veículo, associada à necessidade de manter adequados juízo crítico, visão e controle da motricidade fazem imprescindível a revisão

da Legislação Brasileira no que tange à alcoolemia tolerada para a condução de veículos. O nível estabelecido, de 0,6g/l de sangue, está relacionado com o estado de euforia (vide quadro 2), o que leva à perda, principalmente, do juízo crítico e pode ser o suficiente para liberar a agressividade e impulsividade. Estas características estão, sem qualquer dúvida, ligadas ao surgimento da imprudência, do excesso de velocidade, dos acidentes graves e dos desfechos fatais.”

Hoje, felizmente, a Lei 11.705 já atende a este necessário estabelecimento de padrões científicos no que tange à alcoolemia. A sociedade já colhe os frutos provenientes da mudança cultural impulsionada pela nova norma, que também tem o mérito de agregar muito mais civilidade e cidadania ao nosso trânsito.

Ação do Álcool pré-acidente

1. Psíquicos – (Decisão)

– Desorganização e degradação do desempenho aliada ao fraco julgamento.

2. Percepção

– Visão periférica prejudicada.

3. Psicomotricidade

– Prejuízo progressivo do controle dos movimentos corporais, chegando até à ataxia, que é uma dificuldade extrema de marcha e equilíbrio.

4. Reação

– Lentificação das respostas aos estímulos.

5. Sono

– Depressão do Sistema Nervoso Central.

Ação do Álcool pós-acidente

1 – Dificulta a avaliação do acidentado pelo médico que presta atendimento, afetando a avaliação de:

- Resposta Motora
- Resposta Verbal
- Orientação
- Abertura Ocular
- Resposta à dor

2 – Dificulta a ação dos mecanismos fisiológicos de compensação do choque hemorrágico.

O organismo dispõe de mecanismos que buscam compensar as repercussões das perdas sanguíneas causadas pelos diversos tipos de traumas. As respostas ao trauma buscam evitar o prosseguimento das perdas sanguíneas que levam à hipotensão arterial e ao estado de choque hemorrágico. Para isso, analisando de maneira simplificada, a adrenalina é liberada na circulação e causa uma vaso-constricção periférica, ou seja, diminui o calibre dos vasos sanguíneos periféricos, diminuindo os sangramentos, ao mesmo tempo em que desloca sangue para órgãos nobres, como cérebro e pulmões, acelera os batimentos cardíacos e aumenta a pressão arterial, mantendo condições mínimas de sobrevivência mesmo com perdas significativas de volume sanguíneo. Aqui o álcool etílico tem ação oposta: produz vaso-dilatação periférica que propicia a queda da pressão arterial e a manutenção do sangramento. Com isto prejudica de forma muito significativa a ação dos mecanismos de compensação, causando por esta via um grande número de mortes evitáveis.

3 – Dificulta o tratamento do acidentado.

A intoxicação aguda pelo álcool prejudica muito o tratamento do acidentado pelos motivos já expostos e pela dificuldade adicional causada pela possibilidade de interação com os medicamentos necessários ao tratamento. Mantendo-se todos os demais parâmetros em condições de igualdade, ou seja: massa da vítima, velocidade da colisão, uso de cinto de segurança, posição no veículo e tipo de acidente, o risco de morte aumenta em proporção direta ao número de doses ingeridas.



Foto 3

Palestra com aplicação do sistema ABCDE de prevenção em SIPAT de uma indústria no Rio de Janeiro (Fabrica Carioca de Catalisadores S.A.) 2008.

ALCOOLEMIA

Em 2006, na primeira edição deste livro escrevi:

“Alcoolemia zero para os condutores de veículos deve ser uma meta a ser alcançada pela sociedade brasileira, através do poder Legislativo, e trazida ao cotidiano da população através de uma mudança cultural efetiva.”

Hoje, com grande alegria, vejo este objetivo alcançado.

Alcoolemia – palavra de utilização pouco freqüente fora dos meios técnicos, significa a concentração de álcool etílico no sangue (na língua inglesa usa-se o termo BAC – Blood Alcohol Concentration). Sua ordem de grandeza reflete, como vimos acima, a quantidade ingerida e sofre influência direta de alguns fatores, tais como:

Massa corporal – por ser uma medida de concentração, expressa geralmente em gramas por litro de sangue, a variável massa influenciará consideravelmente na alcoolemia. Após ingestão de quantidades iguais uma pessoa com maior massa corporal terá menor alcoolemia. Com as mesmas condições outra com menor massa ficará com concentração de álcool no sangue mais elevada e com efeitos mais pronunciados.

Alimentos – a presença de alimentos no trato digestivo, concomitantemente com álcool etílico, faz com que sua absorção tenha padrão modificado, pois a molécula apresenta afinidade química com as moléculas de gordura. A ligação química entre as moléculas retarda e dificulta a absorção do álcool. Por outro lado, a ingestão isolada irá representar sempre uma absorção maior do álcool e uma alcoolemia superior.

Metabolização – o organismo dispõe de sistemas enzimáticos que respondem pela maior parte da eliminação do álcool circulante. Esta atividade se desenrola primordialmente no fígado e sua dinâmica influencia a concentração sanguínea ao longo do tempo após a ingestão. A eliminação

do álcool, que determina a redução da alcoolemia com o passar do tempo após a absorção, será abordada mais detalhadamente no capítulo “E”.

A

BSORÇÃO

Este é um conceito da Farmacologia e podemos dizer que representa a forma como acontece a entrada de uma substância no organismo. No caso específico do álcool etílico, enfocando sua utilização pelo ser humano, temos como mais importante via de absorção a entérica, acontecendo ao longo do tubo digestivo após ingestão por via oral. A farmacocinética desta substância, ou seja, a forma como se dá seu comportamento no organismo após a ingestão, é muito importante para todos aqueles que buscam a prevenção de doenças, de agravos à saúde e de acidentes.

Numa visão simplificada, temos três informações muito relevantes para ter em mente:

- O álcool é absorvido também pela mucosa da boca. Isto faz com que a pessoa esteja sob seus efeitos praticamente no mesmo momento em que iniciou a ingestão.
- A absorção entérica acontece, quase na sua totalidade, em até uma hora após sua ingestão.
- Após a absorção, o álcool alcança a corrente sanguínea e se difunde rapidamente por todos os órgãos e tecidos do nosso organismo, podendo causar doenças em todos os aparelhos e sistemas. Na mulher grávida alcança a placenta e se difunde também pelo feto, podendo determinar a Síndrome Alcoólica Fetal, que é inteiramente evitável com a abstinência durante a gestação.

Grávidas devem abster-se do consumo de álcool por completo durante a gestação. Até mesmo as pequenas doses podem causar esta síndrome, que determina uma série de condições que vão da ocorrência de diversas malformações congênitas até o comprometimento cognitivo significativo.

Pensando na perspectiva da direção veicular temos aqui conclusões importantíssimas:

1. Os efeitos do álcool começam no exato momento em que se inicia a ingestão, assim como o prejuízo por ele causado na capacidade de conduzir veículos.
2. A progressão da intoxicação pelo álcool desenvolve-se na medida em que a absorção se realiza. Então, deve-se ter em mente que, após a ingestão, a capacidade de conduzir veículos deteriora-se progressivamente com o passar do tempo.

AMIGO DA VEZ

Todos os países desenvolvidos enfrentam fortemente a questão prevenção de acidentes. Muitos deles, principalmente na Europa ocidental, patrocinam campanhas educativas relacionadas com a estratégia conhecida como "motorista designado", que no Brasil foi trazida pelo programa PARE, e recebeu o nome "Amigo da Vez", onde se estimula que grupos de amigos, ao fazer uso de bebidas alcoólicas, escolham um integrante que não as utilizará naquela ocasião e poderá, assim, conduzir o veículo, deixando os demais em casa com toda a segurança. Dentro desta estratégia insere-se também o rodízio na escolha do motorista designado, o que permite que todos tenham seu momento de condutor seguro e "anjo da guarda" de seus amigos. Muitos bares e restaurantes na Europa ocidental participam desta estratégia oferecendo bebidas não alcoólicas gratuitamente ao motorista "Amigo da Vez". Felizmente vemos iniciativas como estas começarem a surgir em estabelecimentos comerciais no Brasil, alguns oferecem até transporte para clientes. Há os que fazem disto um diferencial e "guardam" a chave do carro do cliente, que não é devolvida se ele tiver feito uso de bebidas alcoólicas.

Com a lei 11.705, a lei que salva vidas, esta discussão de alternativas para deslocamentos seguros voltou para a ordem do dia. Várias alternativas surgiram e foram noticiadas na mídia, a maioria delas relacionadas com o conceito do motorista designado.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

A preocupação com a segurança dos deslocamentos denota uma grande conscientização e uma cultura voltada para a preservação da vida e prevenção de acidentes. Deve-se lembrar também que há outras opções, tais como ônibus e táxi, quando se tiver feito ingestão de álcool. O importante é nunca misturar álcool e direção de veículos.

B

BEBIDAS

Bebida “fraca” e bebida “forte”

Freqüentemente, ouvimos alguém dizer que determinada bebida é “forte” e outra bebida é “fraca” ou “leve”. Este é um mito que precisa ser derrubado. Só para ilustrar, segue um caso verídico: em um dia de trabalho no hospital universitário, ao fazer o registro da história clínica de um paciente, chegando ao ponto em que se pergunta sobre uso de substâncias psicoativas, um estudante indaga sobre o uso de bebidas alcoólicas. Para fazer este tipo de pergunta, obtendo respostas confiáveis, deve-se manter um bom relacionamento com o paciente e deixá-lo à vontade. Feito isto, aquele senhor para quem aquele estudante dirigia seus melhores esforços de médico em formação respondeu com a sinceridade de um amigo: “Doutor, olha doutor, lá em casa nós temos raiva deste negócio de bebida alcoólica. Temos um verdadeiro horror à bebida. Lá em casa a gente bebe só cerveja.....”.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Parece brincadeira, porém o paciente não tinha qualquer intenção de zombar de seu interlocutor. Ele simplesmente tinha a firme convicção de que cerveja era algo assemelhado a refrigerantes ou outras bebidas não alcoólicas. Para ele, consumir bebidas alcoólicas se referia apenas ao consumo de destilados ou vinhos. Isto se deve, em grande parte, à forma como se deu a propaganda de bebidas em nosso país no século passado. Muitas vezes a propaganda associou a imagem das bebidas ao esporte e até mesmo às personagens infantis.

Para que existisse uma bebida forte ou fraca teríamos de conceber moléculas diferentes. O álcool etílico é o mesmo na cerveja, no vinho, na cachaça, no conhaque ou em qualquer outra bebida alcoólica. Esta é a necessária compreensão de maior amplitude com relação a esta potente substância que já foi, por muitos anos, utilizada como anestésico geral e tem um grande espectro de efeitos clínicos, com ação pronunciada sobre o sistema nervoso central, sendo capaz de levar uma pessoa ao coma e à morte.

Bebidas – Dose Padrão

O quadro 3 mostra outro ponto importante: não há diferença significativa em relação à quantidade de álcool presente em diferentes bebidas, quando se analisa a quantidade presente no volume habitualmente servido por dose (dose-padrão).

Quadro 3

Estudo comparativo entre as bebidas mais consumidas

BEBIDA	TEOR ALCOÓLICO	DOSE PADRÃO	QUANTIDADE DE ÁLCOOL
CERVEJA	4 a 5 %	300 ml	12 gramas
VINHO	12 a 14 %	150 ml	14 gramas
CACHAÇA	40 a 50 %	40 ml	14 gramas

Fonte: Livro Alcoologia – Uma visão sistêmica dos problemas relacionados ao uso e abuso do álcool. Lima, JMB. 2003.

Temos então mais uma vez a compreensão das características comuns aos diferentes tipos de bebidas alcoólicas, não se justificando de forma alguma a distinção entre eles para qualquer efeito. Há, infelizmente, diferenciação entre estes tipos para efeito de horários de propaganda nos veículos de

comunicação. Isto faz com que bebidas com menor teor alcoólico possam dispor de propaganda em horários onde há grande quantidade de crianças assistindo aos comerciais.

Bebidas – Dose Letal

O uso de bebidas alcoólicas pode levar à morte tanto pelas complicações do alcoolismo crônico quanto pelas conseqüências da intoxicação aguda. Estas complicações da intoxicação aguda muitas vezes viram notícias da grande mídia em função de óbitos ocorridos em festas envolvendo jovens. As suscetibilidades individuais ao álcool variam muito e muitas pessoas podem sofrer conseqüências drásticas após ingestão de pequenas doses. Um importante ensinamento pode ser transmitido neste tópico: a ingestão de grande quantidade de álcool (mais que duas doses-padrão) em curto espaço de tempo pode matar em função da elevação da alcoolemia com o conseqüente coma alcoólico que determina parada cardio-respiratória. Esta progressão está caracterizada no quadro 2. Este tipo de situação é comum entre jovens, sendo visto em todos os serviços de emergência, infelizmente. No trânsito, contudo, uma única dose pode ser letal.

C

CUSTO HUMANO, ECONÔMICO E SOCIAL

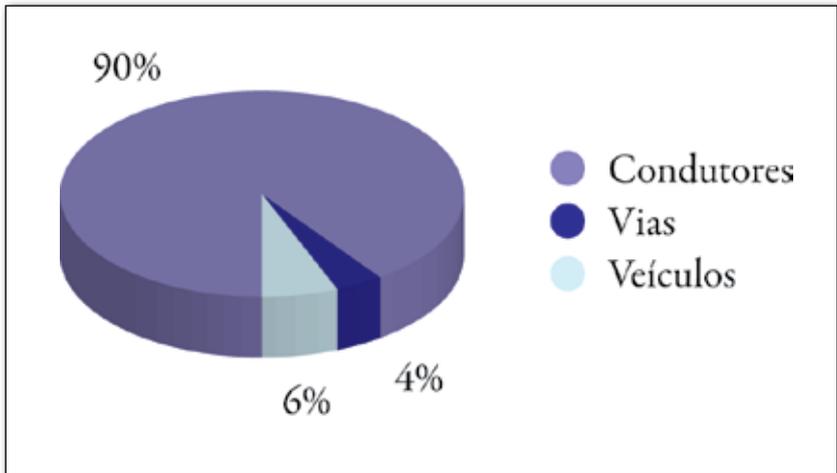
As condições que fazem do Brasil um dos países com maiores números absolutos e relativos de mortes no tráfego causam, além de todo o sofrimento humano, um grande prejuízo à economia da nação. As perdas sofridas chegam à cifra de 28 bilhões de reais por ano, segundo estudos do IPEA. No Brasil, os acidentes de tráfego representam a segunda causa externa de mortalidade, só ultrapassada em números absolutos pela violência interpessoal. Além das mortes, que sempre terão um custo estimado, pois não é possível estabelecer em padrões monetários valor de vida humana, a sociedade tem de arcar com o custeio dos serviços de emergência, cuidados médicos de curto e longo prazo, resgate de vítimas, reabilitação, despesas jurídicas, indenizações, com atrasos em viagens, custos previdenciários e custos relacionados ao trabalho. Com as reduções dos atendimentos em vias públicas em todo o país, o Ministério da Saúde anunciou economia de 50 milhões de reais, apenas no primeiro mês da Lei 11.705. O governo estadual

anunciou economia equivalente no sistema de resgate e atenção hospitalar, em São Paulo.

CAUSAS DOS ACIDENTES

Nas causas dos acidentes de trânsito temos tradicionalmente grande participação do fator humano. Há quem diga que, por ser responsável pela construção e manutenção das estradas e carros, bem como de todo o aparato de engenharia de tráfego, o ser humano é responsável por 100% dos acidentes. Esta tese é bastante instigadora e favorece a reflexão, mesmo sendo extremada em sua concepção. A divisão tradicional encontra-se no gráfico abaixo e é fruto de pesquisas realizadas com acidentes ocorridos, onde se buscou identificação das causas. Imprudência, negligência, imperícia, fadiga e consumo de álcool e outras drogas, lícitas ou ilícitas, são os principais determinantes da ocorrência de acidentes de trânsito.

Gráfico 4
Causas dos acidentes nas vias públicas



Fonte: Programa PARE do Ministério dos Transportes.

CINTO DE SEGURANÇA

Trata-se de um dos mais importantes itens de segurança desenvolvidos na história da humanidade. Estima-se que o inventor do cinto de três pontos, Nils Bohlin, salvou mais de um milhão de vidas desde sua criação em 1958. Especialistas hoje no Brasil procuram conscientizar as pessoas sobre a necessidade do uso do cinto também no banco de trás. Apesar de ser obrigatório, este uso no banco traseiro é muitas vezes negligenciado. A Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia estimula o uso do mais importante item de segurança dos veículos com a seguinte proposição: Uma vida = Um cinto.

Um aspecto muito interessante é a redução da frequência e severidade dos traumas de face por aqueles que utilizam corretamente os cintos de segurança.

Felizmente, houve uma redução muito significativa dos traumas de face após a obrigatoriedade do uso obrigatório do cinto nas cidades, reduzindo-se também significativamente as seqüelas como a perda da visão por lesão ocular.

CADEIRINHAS E BANQUINHO AUXILIAR

Crianças e adolescentes necessitam atenção dos responsáveis para usar nos veículos dispositivos que permitam a adequada segurança em função do peso e da faixa etária. Estes dispositivos, quando adequadamente utilizados, podem reduzir o risco de morte em até 71% nos casos de colisões.

O Código de Trânsito Brasileiro exige o uso destes dispositivos e não utilizá-los configura infração de natureza gravíssima, sujeita a multa e perda de sete pontos na carteira de habilitação.

Em linhas gerais temos as seguintes orientações na resolução 277 do Contran:



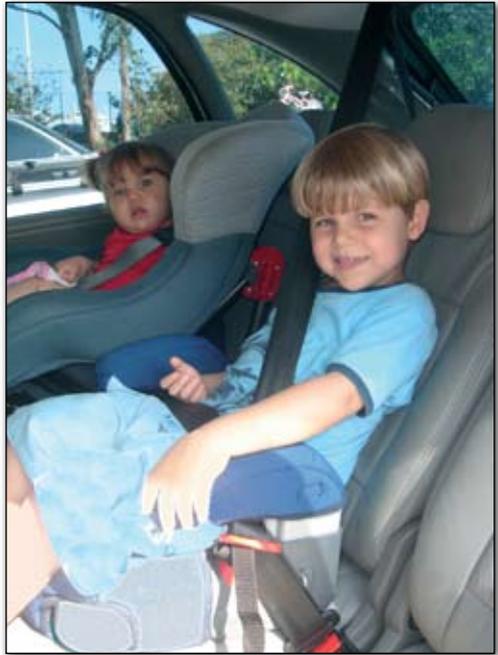
1 – As Crianças com até um ano de idade deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado “bebê conforto ou conversível”.



2 – As crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado “cadeirinha”.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

3 – As crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio deverão utilizar o dispositivo de retenção denominado “assento de elevação”.



4 – As crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo.

Crianças com menos de dez anos devem ser transportadas no banco traseiro do veículo. A fixação dos equipamentos deve ser adequadamente realizada e eles devem ser usados sempre que a criança ou adolescente for transportado. Negligenciar seu uso, mesmo em percursos pequenos, aumenta muito os riscos, pois a maioria dos acidentes acontece próximo às casas das vítimas. Se ocorrer acidente, uma criança solta no banco de trás projeta-se fortemente contra o banco dianteiro ou o painel do carro, sofrendo graves lesões, muitas vezes fatais, e causando lesões nos ocupantes dos bancos dianteiros. Quando transportada no colo de um ocupante no banco traseiro, corre o risco de ser esmagada, no caso de uma colisão.

Deve-se evitar ao máximo transportar crianças em motocicletas. Abaixo de sete anos esta conduta configura infração de trânsito gravíssima (multa e sete pontos no prontuário).

O assunto também é adequadamente abordado, com vasto material que engloba também a discussão de outros acidentes, no site www.crianca-segura.org.br.

Crianças – Supervisão e Educação

A educação de trânsito durante o ensino fundamental e médio é pilar importantíssimo da prevenção. A compreensão das leis de trânsito, e das conseqüências relacionadas à falta de observação destas normas, deve ser desenvolvida durante a formação escolar.

Os pais devem desempenhar um papel fundamental: mostrar o perigo, proteger e dar exemplos aos seus filhos. Grande parte dos óbitos ocorre em atropelamentos. Muitas vezes a criança está correndo atrás de uma bola ou pipa.

Ao atravessar uma rua deve-se segurar a criança pelo punho ou braço, pois, se estiver somente de mãos dadas, o adulto pode não conseguir manter a criança segura, uma vez que os dedos escorregam com facilidade.

O campo visual de uma criança também se desenvolve ao longo de seu crescimento, sendo mais restrito na criança mais jovem. Isto faz com que seja mais restrito na criança um sentido importante na prevenção de acidentes.

A prevenção e supervisão devem ser permanentes e deve ser dada especial atenção aos locais onde a criança transita com mais freqüência, dentre eles a escola e imediações.

CANSAÇO

A fadiga ao volante é causadora de um número muito significativo de acidentes de trânsito, merecendo especial atenção. Esta condição acomete não só os motoristas profissionais, que muitas vezes ultrapassam um número de horas razoável no volante, mas também os outros condutores. Os limites do ser humano devem ser considerados e observados em nome da segurança individual e coletiva. O sono durante a direção é algo difícil de enfrentar e uma vez que se percebe esta condição o mais sensato a fazer é parar o veículo e dormir, ainda que por um período relativamente curto. A ponderação das condições de sono e vigília, com salvaguarda de períodos adequados de repouso, é condição indispensável para qualquer condutor. Estima-se que o cansaço seja um causador de acidentes de magnitude comparável ao álcool. O débito de sono é muito comum em nossa vida moderna, muitas vezes ficamos acordados até tarde envolvidos com várias tarefas e, não raro, “navegando” na internet. Com isso, a fadiga se acumula ao longo dos dias e o sono pode ser um grande problema, até mesmo após uma noite em que se dormiu um número de horas razoável.

Existem muitas condições clínicas relacionadas com a ocorrência de sono de má qualidade, conhecido como sono não reparador. A síndrome da apnéia e hipopnéia obstrutiva do sono é muito freqüente, representando um dos principais distúrbios do sono, capaz de determinar uma série de conseqüências, dentre elas a sonolência diurna. Este tipo de condição clínica é mais freqüente em homens e em pessoas que também apresentam obesidade. O ronco também está associado, mas sua presença não indica necessariamente a existência da síndrome. Ao apresentar sinais de sonolência diurna é adequado realizar uma avaliação médica.

Importante aqui é o entendimento da necessidade de manter adequados períodos de sono e não dirigir veículos quando não se tiver repousado suficientemente e quando se sentir sonolência. As pausas durante viagens longas também são fundamentais, pois evitam a monotonia e permitem uma recomposição para enfrentar mais um trecho de estrada. Nestes intervalos deve-se evitar fazer refeições “pesadas”, preferindo alimentos de fácil digestão.

COMPORTAMENTO

O ser humano tem papel principal na gênese dos acidentes. Seu comportamento definirá o risco de acidente e a cultura de determinada sociedade, num sentido amplo, tem influência direta sobre seus padrões de ocorrência e gravidade. Conduzir veículos de maneira preventiva pode evitar a grande maioria dos acidentes, sendo esta uma importante e indispensável qualidade a ser cultivada e desenvolvida.

O DENATRAN desenvolveu, através da Fundação Carlos Chagas, uma cartilha que aborda os principais assuntos relacionados à direção preventiva, disponível em: http://www.serpro.gov.br/arquivosdownload/denatran/DIRECAO_DEFENSIVA.pdf.

Existem muitas iniciativas e pesquisas visando prover subsídios para esta necessária evolução cultural em nosso país, evolução esta que deve caminhar no sentido de obtermos atitudes individuais e coletivas comprometidas com a preservação da vida. A universalização do ensino fundamental poderá criar um terreno mais fértil para cultivarmos valores e uma melhor educação de trânsito.

O mais importante neste tópico é este entendimento: nossa segurança no trânsito depende, em grande proporção, apenas de nosso comportamento.

Um lugar comum tem tomado o discurso dos especialistas nos últimos anos: a comparação dos resultados na prevenção da AIDS com os da prevenção de acidentes de trânsito.

Um acidente ocorrido em São Paulo foi, além de trágico, incompreensível: cinco jovens morreram dentro de um veículo que colidiu em alta velocidade, nenhum usava cinto de segurança e todos fizeram uso de bebidas alcoólicas antes do acidente. O mais espantoso é que estes jovens, ao negligenciar os princípios mais básicos de segurança no trânsito, tinham preservativos (camisinha) em suas carteiras. Como explicar uma diferença tão grande em relação à prevenção? Como explicar a adoção de comportamento preventivo numa área e o abandono completo em outra? Como explicar resultados expressivos das campanhas de prevenção, com reconhecimento mundial, num campo e o cenário caótico no outro?

Estas questões servem para estimular a reflexão e a expansão de comportamentos preventivos para todos os campos onde existam riscos para a saúde e a vida.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Abaixo segue a reprodução de uma matéria da assessoria de imprensa do Superior Tribunal de Justiça, publicada em seu Site, acessado em 23.06.2006. Nela pode-se observar, com clareza, a questão do comportamento e as diversas conseqüências relacionadas.

Sexta-feira, 23 de junho de 2006

06:04 – Dono responde por acidente mesmo que motorista e vítima tenham bebido juntos.

O proprietário de veículo responde com culpa grave por acidente de trânsito, mesmo que o motorista e a vítima tenham juntos bebido e ingerido medicamentos para evitar o sono, ao participarem da mesma festa. Com esse entendimento, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) reformou decisão do Tribunal de Justiça brasiliense para condenar o proprietário a arcar com 60% da indenização por danos morais e materiais e pensão mensal em favor do carona, que ficou paraplégico.

Os três amigos viajavam no mesmo carro para passar o carnaval em Cabo Frio (RJ) e pararam em Barbacena (MG) para passar a noite toda em um baile. Durante a festa, consumiram bebidas alcoólicas e ingeriram drogas medicamentosas. Ao amanhecer, embora cansados, concordaram em seguir viagem até o destino. Durante o trajeto, o proprietário entregou a direção ao colega que sabia estar alcoolizado.

Ao tentar ultrapassar um caminhão, em curva em aclive e em faixa amarela dupla contínua, o condutor encostou na dianteira do veículo ultrapassado e capotou. Em decorrência do acidente, a vítima sofreu lesões na coluna vertebral que lhe causaram paraplegia traumática, tornando-o permanentemente inválido para o trabalho, privado da utilização dos membros inferiores e limitado em relação a algumas funções vitais. O recurso especial da vítima, autor da ação, ia contra a decisão do Tribunal de Justiça (TJ) mantendo a sentença do juiz de primeiro grau que absolveu o réu de culpa por entregar a direção a outro colega.

O ministro Antônio de Pádua Ribeiro, relator do recurso cujo julgamento foi iniciado antes de sua nomeação para o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e que passou por pedidos de vista de todos os ministros da Turma, considerou inicialmente ser possível apreciar a alegação do recorrente, já que se trataria de matéria de direito e não de fato. Isso porque se buscava aferir se o proprietário de veículo que entrega sua

direção a terceiro nas circunstâncias descritas na decisão do TJ deve ou não ser responsabilizado pelas conseqüências de eventual acidente.

“A meu ver, a culpa do proprietário do veículo é gravíssima”, afirmou o decano do STJ. Para o relator, deve prevalecer o voto vencido no TJ, do desembargador Edson Smaniotto, que reconheceu a ocorrência de culpa grave do proprietário e fixou indenização.

Esse voto vencido citou o entendimento firmado na jurisprudência de que o proprietário do veículo sempre responde pelo ato culposo de terceiro a quem o entregou, independentemente de ser preposto. Isso porque a responsabilidade decorreria da obrigação de guarda da coisa, resultando em má escolha do agente da direção do veículo, que só poderia ser afastada com prova de que foi posto em circulação contra sua vontade. Afirma o desembargador que o motorista “demonstrou total desprezo à vida de seus semelhantes” e que a ultrapassagem fora ato de “extrema direção perigosa e gravíssima”.

Quanto à adesão da vítima à vontade dos demais de prosseguir a viagem, que para o juiz levaria à isenção de responsabilidade civil do réu, o desembargador entendeu ser motivo suficiente apenas para abrandar a proporção de culpa desse.

“O comportamento do autor não foi preponderante e decisivo para a eclosão do evento, nem tampouco capaz de justificar a atribuição exclusiva da culpa para o mesmo, isentando o condutor e o proprietário do veículo da responsabilidade. Tal posição equivaleria ao reconhecimento de ausência do nexos causal entre a conduta do motorista e os danos advindos do acidente, o que, francamente, não me parece razoável”, afirmou o desembargador em seu voto vencido no TJDF e restabelecido pelo STJ.

“Por outro lado”, segue o voto longamente citado, “forçoso é convir que os fatos ocorridos naquela noite de carnaval não recomendavam o prosseguimento da viagem. O resultado era perfeitamente previsível pelo homem médio.” “Assim, atento ao fato de que a condição da culpabilidade é a previsibilidade ou evitabilidade dos fatos do cotidiano e que, na hipótese, o evento não exorbitou a previsão e diligência do ‘homo medius’, tenho como necessária a mitigação da responsabilidade indenizatória do réu em face do comportamento do autor”, completou.

No STJ, a maioria dos ministros – o relator, Antônio de Pádua Ribeiro, Nancy Andrighi e Castro Filho – seguiu o entendimento do desem-

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

bargador de fixar em 60% dos danos sofridos pela vítima a indenização a ser paga pelo proprietário. Os danos materiais serão apurados em liquidação de sentença, os morais foram fixados em R\$ 30 mil e a pensão mensal vitalícia em 70% da renda mensal da vítima à época, R\$ 265,55, todos a serem corrigidos.

D

DROGAS (MEDICAMENTOS)

O uso, abuso e dependência química do álcool e outras drogas, lícitas ou ilícitas, guardam correlação com acidentes de trânsito por outros aspectos, além dos já abordados. O uso de medicamentos com efeitos colaterais que prejudicam a direção de veículos é feito em nosso país de maneira indiscriminada. Até mesmo motoristas profissionais recebem prescrições que podem comprometer sua capacidade de dirigir de maneira muito significativa. Outro problema é o uso de substâncias com intuito de prolongar o tempo ao volante, muito utilizadas por motoristas em estradas. Este comportamento é responsável pelo acontecimento de grande número de acidentes, especialmente bizarros, que têm características como falta de tentativa de evitar o acidente, ocorrência após o destino previsto para a viagem e ocorrência em locais onde não se espera que se aconteçam acidentes, como, por exemplo, chocar um veículo com uma cabine de polícia onde há farta sinalização e a velocidade permitida

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

é reduzida. É muito importante saber que a direção de veículos exige boas condições de atenção, raciocínio e execução de tarefas complexas. Estes requisitos são muito facilmente comprometidos por medicamentos comuns, muitos utilizados corriqueiramente, até mesmo sem receita médica.

Considerações sobre medicamentos e direção de veículos

- Ao iniciar uma medicação não dirigir até que ocorra a adequada adaptação. Geralmente é necessário um período de uma semana ou mais, dependendo do medicamento utilizado.
- Considerar interações entre medicamentos.
- Considerar interações medicamentosos-álcool.
- Nunca tomar qualquer droga para prolongar jornada ao volante. Estas substâncias têm efeitos colaterais muito perigosos que causam acidentes, tais como alucinações.

Principais medicamentos que interferem na capacidade de dirigir veículos

- Benzodiazepínicos – Utilizados para tratamento de insônia e ansiedade.
- Anti-histamínicos – Utilizados para tratamento de alergias.
- Neurolépticos – Utilizados em tratamentos psiquiátricos.
- Antieméticos e Analgésicos – Utilizados para controlar vômitos e dor.
- Relaxantes Musculares – Utilizados para tratamentos ortopédicos e neurológicos diversos.

Motoristas, profissionais ou não, devem sempre indagar ao seu médico, no momento da prescrição dos remédios, sobre a possibilidade de prejuízos à capacidade de dirigir veículos e sobre o período de adaptação necessário.

DOENÇAS E DEFICIÊNCIAS

Os acidentes de trânsito deixam cerca de 500.000 feridos por ano no Brasil. Um percentual significativo destas pessoas necessita de reabilitação por longo prazo. Muitos sofrem com o estabelecimento de graves seqüelas que determinam deficiências permanentes, sendo este mais um aspecto motivador das ações de prevenção.

Os traumas de trânsito são responsáveis por grande número de atendimentos em serviços de emergência, representando uma das principais despesas do Sistema Único de Saúde.

Um aspecto particularmente grave é a ocorrência de traumatismos raquimedulares, com a conseqüente instalação de deficiências graves e permanentes, tais como a paraplegia e a tetraplegia. No Brasil estima-se que aconteçam cerca de 8.000 casos de traumatismos raquimedulares por ano, 50% deles causados por acidentes e trânsito.

A correlação entre determinadas doenças e deficiências e o surgimento de restrições e prejuízos à capacidade de dirigir veículos é tema relevante. A Medicina de Tráfego tem desempenhado papel fundamental no estabelecimento de critérios e na avaliação individual de cada condutor. Hoje existem normas e diretrizes estabelecidas para avaliação destas condições. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego tem contribuído para o desenvolvimento deste campo, com reflexos muito significativos na luta pela redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito.

Pessoas portadoras de doenças crônicas devem sempre buscar, junto com seu médico, estabelecer se a condução de veículos é segura, de acordo com o seu estado clínico, uso de medicamentos e características da doença.

DIA MUNDIAL EM MEMÓRIA ÀS VÍTIMAS DE TRÂNSITO

O terceiro domingo de novembro é dedicado à memória daqueles que sofrem as conseqüências dos acidentes de trânsito. A Organização Mundial de Saúde destinou esta data para a homenagem e em todo mundo são reali-

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

zadas ações que buscam alertar sobre os riscos e melhorar as condições do trânsito.

No Brasil, várias ações estão sendo desenvolvidas nesta data, especialmente pelas associações de vítimas do trânsito. É um momento importante para estimular a reflexão sobre estas questões e apoiar aqueles que sofrem com a tragédia cotidiana imposta pelo alto índice de morbimortalidade no trânsito do país.

Em 2007, as ações alcançaram as principais capitais do país e um dos objetivos era propor alterações nas penas para aqueles que cometem crimes de trânsito. Uma das principais idéias é fazer com que as penas englobem a vivência no atendimento às vítimas do trânsito, em hospitais e unidades de reabilitação.

DICAS

Sempre que participo de congressos, seminários, reuniões de especialistas e também quando estou proferindo palestras para motoristas profissionais e para o público em geral, ou falando para empresários, gerentes, médicos e psicólogos das empresas de transportes, procuro adicionar ao meu rol de conhecimentos aqueles pequenos detalhes que são exemplificativos de importantes fatos ou comportamentos que permitem aprimorar nossa capacidade de prever e evitar acidentes. Muitos deles foram trazidos à discussão por pessoas com pouca especialização acadêmica, porém com muita experiência prática. Esta experiência muitas vezes tem me proporcionado gratas surpresas e espero que seja útil para você, leitor. Certamente são pequenas dicas que devem se aliar ao conhecimento e respeito às leis do trânsito e aos demais conceitos da direção preventiva.

1. Jamais faça aquela mistura explosiva: Álcool e Direção de veículos. Se fizer uso de bebidas alcoólicas aguarde pelo menos 12 horas sem dirigir. Se o consumo ultrapassar duas doses pode ser necessário um período ainda maior.

2. Ao segurar uma criança no trânsito, faça isto pelo punho ou pelo braço. Se uma criança for segura apenas pela mão poderá se soltar facilmente, pois os dedos escorregam com facilidade.
3. Ao iniciar uma manobra na qual o carro vá se mover em marcha à ré, faça-o muito cuidadosamente e vagorosamente, permitindo que se interrompa a movimentação sem maiores danos se houver algum objeto, animal ou mesmo uma criança fora do seu campo de visão. A falta de visibilidade é um dos principais fatores relacionados a acidentes.
4. Realizar sempre a manutenção preventiva dos veículos. É espantosa a quantidade de acidentes causados por carros sem freio, por rodas que saíram dos veículos em pleno movimento e por pneus sem condições de uso.
5. Motoristas idosos dirigem de acordo com seu próprio ritmo. Em geral são muito cuidadosos, prova disto é que chegaram à idade avançada apesar da violência em nosso trânsito. Como acontece em países mais desenvolvidos, devemos cultivar o respeito aos mais velhos em todos os campos, inclusive no trânsito. Apressar um motorista idoso, por exemplo, pode fazê-lo envolver-se num acidente. Lembre-se de que o curso da vida segue para todos.
6. Nunca tente superar o cansaço ao dirigir. Evite dirigir horas seguidas sem repouso. Pare ao menor sinal de fadiga, pois uma cochilada no volante pode matar. O sono é algo muito difícil de controlar no volante e o melhor a fazer é dormir, mesmo que seja um pouco, antes de seguir viagem.
7. Manter distância de segurança do veículo que trafega à frente do seu, estabelecida de acordo com a velocidade que se imprime no veículo, possibilitando frear e parar o veículo em segurança caso haja necessidade, é sem qualquer dúvida uma das principais formas de evitar acidentes.
8. Não deixe que objetos fiquem soltos dentro de seu veículo. Ao moverem-se durante o trajeto eles podem desviar sua atenção tempo suficiente para que você se envolva num acidente grave. O mesmo raciocínio serve para a troca de CDs, acendimento de cigarros e uso de celulares. A atenção desviada somada à impossibi-

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

lidade de manter as duas mãos na direção ao manusear quaisquer objetos são as causas de uma grande quantidade de acidentes.

9. Evite manter conversações com ocupantes do veículo durante o trajeto, especialmente sobre assuntos importantes que possam desviar significativamente seu interesse e sua atenção.
10. Ao atravessar uma rua ou ao observar um pedestre quando estiver dirigindo, é fundamental fazer contato visual, ou seja, “olho no olho”, isto garante que há observação recíproca. Evita-se assim um dos grandes problemas no trânsito: cerca de metade das pessoas envolvidas em acidentes relata simplesmente que “não viu” o carro, o pedestre, o semáforo e etc.
11. Mantenha as duas mãos no volante. Parece óbvio, mas muitas vezes esta postura é negligenciada causando uma demora no tempo de reação e na tomada de medidas para evitar o acidente, uma vez percebido o perigo.
12. Segredos são muito importantes nos negócios e em alguns outros campos da vida. Saber manter segredo, quando necessário, é uma excelente qualidade. No trânsito, ao contrário, é um defeito. Sinalize sempre, ligue os faróis quando indicado, utilize as setas e mostre para todos aqueles que estão dividindo o cenário do trânsito com você sua presença e suas intenções.
13. Pista molhada = Atenção dobrada.

E

EDUCAÇÃO, ENGENHARIA E ESFORÇO LEGAL

A tríade formada por estes três elementos, já denominada tripé do trânsito, engloba os principais campos relativos à prevenção dos acidentes.

Educação

Fundamental em todas as áreas, no trânsito estabelece-se como vital para condutores e pedestres. A abordagem transversal do tema trânsito em todo o ensino formal, os programas de segurança e as campanhas educativas devem ser parte do cotidiano brasileiro visando à construção de uma nova realidade em nosso país.

A leitura atenta do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, deve ser prestigiada na escola, nas empresas e nas famílias como forma indispensável de conhecer e estimular o respeito às normas de trânsito.

Engenharia

A engenharia de tráfego é uma das áreas onde se formulam soluções de segurança com resultados expressivos na redução de acidentes. O desenvolvimento de novas tecnologias tem resultado em melhores condições de segurança ao longo da história e, num futuro não muito distante, poderá até mesmo acabar com a ocorrência de acidentes.

No Brasil ainda estamos buscando garantir a destinação de adequados recursos financeiros para melhor conservação de estradas e outras vias, além dos demais itens de segurança que podem ser melhorados, como a sinalização.

Cabe à sociedade exigir das administrações municipais, estaduais e federal o desenvolvimento de programas permanentes de melhorias e conservação nas vias e estradas.

Esforço Legal

O trânsito requer a utilização comum do espaço urbano e esta utilização, por vezes, torna-se conflituosa. É necessário, portanto, um conjunto de normas e procedimentos que possa dar conta de solucionar conflitos e possibilitar um convívio social harmônico.

Legislar, fiscalizar e estabelecer penalidades aos infratores são elementos fundamentais do controle da ocorrência de acidentes de trânsito. Vários estudos mostram que campanhas educativas têm bons resultados, porém o somatório destas com fiscalização e punição, através de multas e outras medidas administrativas e judiciais, alcança maior efetividade.

EXEMPLOS

Muitas organizações não governamentais, órgãos públicos, empresas e outras entidades têm atuado nesta área em conjunto com a sociedade civil, buscando a prevenção de acidentes. Para exemplificar, com entidades de atuação nacional, podemos citar a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, o Programa PARE do Ministério dos Transportes com

a iniciativa Amigo da vez, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia e o SEST SENAT.

Em muitos estados brasileiros existem organizações não governamentais destinadas à prevenção de acidentes, ao tratamento de vítimas e ao suporte psicológico e jurídico direcionado a vítimas e familiares.

Muitas destas organizações são frutos da abnegada atuação de familiares de vítimas de trânsito. Cito aqui as ONGs Trânsito Amigo e Vida Urgente que buscam modificar para melhor a realidade do trânsito no país. Entretanto, nos últimos anos temos visto a atuação cada vez mais frequente de diversos setores da sociedade. Felizmente, até setores que não têm ligação direta com o trânsito têm investido na segurança do trânsito, patrocinando campanhas de prevenção.

Muito importante nesta área é o comportamento individual, o exemplo que cada um pode dar no seu cotidiano. Este exemplo, se positivo, pode criar um ambiente cultural propício ao desenvolvimento de uma nova e melhor realidade no trânsito das cidades brasileiras.

EXCESSO DE VELOCIDADE

A energia cinética é aquela presente num corpo em movimento. Ela é calculada levando-se em consideração a massa e a velocidade na qual ele se desloca. Num veículo automotor, esta energia é controlada pelo condutor através da aceleração e frenagem. Esta reduz de maneira controlada a velocidade até a parada, dissipando a energia com o sistema de freios. Numa colisão não há esta redução de forma controlada, toda esta energia é dissipada no choque causando as deformações nos veículos e os danos físicos nos ocupantes.

Quanto maior a velocidade, maior será a energia que o veículo apresenta e maiores os estragos materiais e danos físicos dos ocupantes na hipótese de ocorrer um acidente.

Ao projetar vias, engenheiros realizam estudos técnicos para determinar a velocidade máxima em seus diferentes trechos.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Os limites de velocidade devem ser respeitados com o entendimento de que o excesso de velocidade causa acidentes, uma vez que os tempos de percepção do perigo e reação frente aos estímulos não permitirão reduzir e evitar acidentes em velocidades muito altas.

Este excesso também agrava muito as conseqüências destes acidentes em função das gigantescas energias envolvidas.

Tabela 5

Relação entre a velocidade do veículo e a probabilidade de morte do(a) pedestre (acidentes envolvendo pedestres)

Velocidade	Probabilidade de Morte do(a) Pedestre¹	Probabilidade de Morte do(a) Pedestre²
32Km/h	5%	5%
48Km/h	45%	37%
64Km/h	85%	83%

Fontes ¹Killing Speed and Saving Lives. London, UK Dept. of Transportation, 1997; ² Mc Lean, A. J et Al. Vehicle Speeds and the Incidence of Fatal Pedestrian Collisions. Adelaide, Australian Federal Office of Road Safety (Report CR 146), outubro de 1994; ³ Centro de Estudos de Segurança e Cidadania.

EMOÇÃO

A emoção é fator fundamental na sensibilização de jovens e adultos. Seria muito importante na formação de todas as pessoas um breve estágio numa emergência de hospital. Observar as conseqüências de um acidente e observar a dor e o sofrimento das vítimas e de seus familiares, certamente faria com que adotassem comportamentos e atitudes mais seguros.

Para exemplificar este tipo de sentimento lhes apresento no anexo I artigos da série Histórias por trás dos Números do BLOG AMIGO DO TRÂNSITO.

ELIMINAÇÃO

Retornamos ao álcool no último item desta sistematização. A eliminação do álcool ingerido se dá principalmente por metabolização no fígado, que leva até duas horas, em média, para retirar de circulação cada dose padrão ingerida. De acordo com características individuais este tempo pode ser até mais longo. O mais importante é saber que os efeitos se mantêm por longo tempo, ficando longe da direção de veículos após ingestão de álcool.

- Não há como “cortar” o efeito de bebidas alcoólicas.
- Não adianta tomar café, banho frio ou fazer caminhadas.
- Duas doses determinam a necessidade de quatro a seis horas para metabolização e podem prejudicar a capacidade de dirigir veículos por mais de 24 horas, visto que o álcool afeta significativamente a qualidade do sono e causa o conjunto de sintomas conhecido popularmente como “ressaca”.

COMENTÁRIOS FINAIS

A extrema relevância da prevenção de acidentes de trânsito se revela sob diversos pontos de vista: Humano; Social; Econômico; Estratégico; e Político. Esta prevenção necessita de atuação permanente e articulada de todos os envolvidos: Cidadãos; Estado; Empresas; Instituições; Sindicatos de Trabalhadores e Patronais; Ongs; Entidades de Classe; Universidades; e Imprensa.

Buscar a prevenção beneficia pessoas, famílias e, em sentido mais amplo, toda a sociedade, com a redução do número e da severidade dos acidentes de trânsito e suas conseqüências.

Abordar os principais temas relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito, durante o convívio familiar e social, propicia uma oportunidade de melhorar o relacionamento e pode expandir um campo geralmente pouco explorado: o da prevenção.

Conhecer os principais determinantes de ocorrência e as principais formas de prevenção dos acidentes de trânsito possibilita a adoção de comportamentos mais seguros.

É muito importante exercitar nosso poder de antecipação de problemas e formulação de soluções. Com isto, poderemos organizar e manter nossa vida, sem correremos os enormes riscos decorrentes da não observação das leis de trânsito.

MENSAGEM FINAL

Para finalizar, vou relatar uma lição de segurança trazida por um motorista profissional de transporte coletivo de passageiros por ônibus já aposentado, mas que continuava em atividade, durante uma palestra que eu proferia na empresa em que ele trabalhava. Durante o espaço para perguntas, aquele senhor de cabelos brancos e face muito amigável disse-me: – “Doutor eu nunca bati em toda minha vida”. Sabedor de que esta condição, para quem dirige horas e horas por dia durante mais de duas décadas, é muitíssimo rara, indaguei: “Nem um risco na pintura? Nem uma batidinha pequena?” Ele, com a tranqüilidade que lhe caracterizava, disse-me que não. Esta ausência de ocorrências foi confirmada pela psicóloga da empresa que também participava da atividade. Frente a isto, não resisti: – “Por favor, nos dê a sua receita!”. Ele então fez um belíssimo exercício de síntese e disse: – “OLHO VIVO E MALÍCIA!”. Ali resumiu, de maneira genial, a necessidade de dirigir com atenção, sem sono, sem distrações, com boa condição de visibilidade, de forma defensiva e preventiva, com esperteza e sagacidade, prevendo situações de risco e agindo antes dos acidentes acontecerem, evitando-os. Com esta verdadeira maravilha da prevenção, concluo este livro desejando, para você leitor, muito boa sorte, sucesso, saúde e felicidades! E lembrem-se sempre ao dirigir:

OLHO VIVO E MALÍCIA!!!!!!

BIBLIOGRAFIA

1. ADURA, Flávio Emir e SABBAG, Alberto Francisco. Manual para o médico perito examinador de candidatos a motorista. ABRAMET. 2003.
2. ADURA, Flávio Emir. Medicina de Tráfego: 101 perguntas e respostas. ABRAMET 2002.
3. BITTENCOURT, Lia Rita Azeredo, SILVA, Rogério Santos, SANTOS, Ruth Ferreira et al. Excessive daytime sleepiness. Rev. Bras. Psiquiatr., May 2005, vol. 27 suppl. 1, p. 16-21. ISSN 1516-4446.
4. BRASIL, Ministério da Saúde. Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências: Portaria MS/GM nº 737 de 16/5/01, publicada no DOU nº 96 seção 1e, de 18/5/01 / Ministério da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2002. ISBN 85-334-0382-8.
5. Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503 de 23.09.1997.
6. DENATRAN – IPEA - ANTP. Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras – 2006.
7. EDWARDS, Elizabeth. Erradicação de drogas no local de trabalho – Criação de política e programa H.I.D.T.A. do Arizona, Escritório de Redução da Demanda e Erradicação de Drogas nos Locais de Trabalho e nas Escolas. 2005. Segunda edição.
8. GAZAL-CARVALHO, Cynthia, CARLINI-COTRIM, Beatriz, SILVA, Ovandir Alves et al. Prevalência de alcoolemia em vítimas de causas externas admitidas em centro urbano de atenção ao trauma. Rev. Saúde Pública, fev. 2002, vol. 36, n.1, p. 47-54. ISSN 0034-8910.
9. GIGLIOTTI, Analice and BESSA, Marco Antonio. Alcohol Dependence Syndrome: diagnostic criteria. Rev. Bras. Psiquiatr., May 2004, vol. 26 suppl.1, p.11-13. ISSN 1516-4446.
10. I Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil: estudo envolvendo as 107 maiores cidades do país: 2001 / E. A. Carlini. et al. São Paulo: CEBRID – Centro Brasileiro de Informações Sobre Drogas Psicotrópicas: UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo, 2002.

Outros autores: José Carlos F. Galduróz, Ana Regina Noto, Solange A. Nappo.

11. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo / Ipea, ANTP. Brasília: Ipea: ANTP, 2003.
12. Improving global road safety – Resolução 60/05 da Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas – ONU – 1º de Dezembro de 2005.
13. LIMA, José Mauro Braz de Lima – Alcoologia – O Alcoolismo na Perspectiva da Saúde Pública. 2008. Medbook editora.
14. LIMA, José Mauro Braz de. Alcoologia. Uma visão sistêmica dos problemas relacionados ao uso e abuso do álcool. UFRJ/EEAN, 2003, Rio de Janeiro. ISBN: 85-8704837-6.
15. MARTINS, Christine Baccarat de Godoy and ANDRADE, Selma Maffei de. Epidemiology of accidents and violence against children in a city of southern Brazil. Rev. Latino Am. Enfermagem, July/Aug. 2005, vol. 13, n. 4, p. 530-537. ISSN 0104-1169.
16. NEVES, José Luiz Rodrigues. Síndrome de Ícaro: a educação infantil e a segurança no trânsito. Rio de Janeiro. Funenseg, 2002. ISBN 85-7052-392-0.
17. Noções de Primeiros Socorros no Trânsito /Ilustração e projeto gráfico de Estúdio K/Walker - São Paulo: ABRAME'T – 2005.
18. QUEIROZ, Marcos S. e OLIVEIRA, Patrícia C. P. Acidentes de trânsito: uma visão qualitativa no Município de Campinas, São Paulo, Brasil. Cad. Saúde Pública, set./out. 2002, vol. 18, n. 5, p. 1179-1787. ISSN 0102-311X.
19. SAUER, Maria Teresa Nardin and WAGNER, Mario Bernardes. Fatal traffic accidents and their association with the infant mortality rate and adolescence. Cad. Saúde Pública, Sept./Oct. 2003, vol. 19, n. 5, p. 1519-1526. ISSN 0102-311X.
20. SOARES, Gláucio Ary Dillon – Mortes no Trânsito, mortes esquecidas, mortes evitáveis – Boletim de Segurança e Cidadania, ano 2, n. 2, abril 2004. Cesec – Centro de Estudos de Segurança e Cidadania.

ANEXO I

HISTÓRIAS POR TRÁS DOS NÚMEROS

EU, FERNANDO ALBERTO DA COSTA DINIZ, SOU UM PAI-ÓRFÃO

Perdi meu filho Fabricio Pinto da Costa Diniz em uma ocorrência de trânsito, ocasião em que faleceram também mais duas jovens, todos três sentados no banco de trás de um automóvel de marca Peugeot 306, na Avenida das Américas, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, em 10 de março de 2003.

O motorista que conduzia o carro assim como a passageira que ocupava o banco do carona sobreviveram. Marcelo Henrique Negrão Kijak, que dirigia o veículo naquela trágica noite, é filho de um cidadão de nacionalidade uruguaia e mãe brasileira o que lhe confere a condição de nacionalidade dupla. Ele foi indiciado por triplo homicídio culposo. O laudo da perícia técnica constatou excesso de velocidade, condução em zigue e zague com derrapagem e conseqüente perda de direção, em um local em que a velocidade máxima permitida é de 60 km/hora. A consequência de tanta imprudência foi a colisão violenta contra um poste derrubando-o, assim como ao transformador que sustentava. Meu filho Fabricio e as duas jovens que com ele ocupavam o banco traseiro morreram no local do acidente devido ao forte impacto.

Em abril de 2003, meu advogado fez uma petição para a Polícia, pedindo que fossem tomadas providências para impedir que o indiciado saísse do Brasil, pois chegou ao nosso conhecimento a informação de que a família tinha intenção de deixar o país. A polícia não tomou as ações necessárias imediatas e, quando o fez, já era tarde. Marcelo Henrique Negrão Kijak não atendeu à intimação policial para depor em 31/07/03, tendo o juiz decretado a sua prisão preventiva em 05/09/2003, após sua evasão. Hoje ele é um fugitivo da Justiça Brasileira. Não compareceu à primeira audiência e nem foi representado por um advogado. A segunda audiência, realizada 4 meses após a primeira também contou com as ausências do condutor Marcelo Henrique Negrão Kijak e de seu representante legal. Confirmou-se então a suspeita de que ele e sua família deixaram o país, provavelmente com destino ao Uruguai. Seu pai, que é médico, chama-se Ruben Kijak Orestein e trabalhou no Brasil de forma fraudulenta, utilizando CRM de outro profissional o que já denota o caráter irregular da família. Iniciei então uma busca incansável. Denunciei o fato através dos meios de comunicação (rádios, jornais e TVs), fiz alguns contatos diplomáticos e cheguei a viajar para o Uruguai na tentativa de localizá-lo, não com a intenção de fazer justiça, mas para ajudá-la a ser célere e eficiente. Infelizmente, até agora não tivemos sucesso. Mas nossa insatisfação continua intacta. Não aceitamos que a tragédia absurda que atingiu três famílias e que alcançou repercussão em todo o país, tamanha foi a violência, fique sem punição. MARCELO KIJKAG agiu irresponsavelmente matando três jovens cheios de sonhos e projetos. MARCELO KIJKAG agiu covardemente fugindo do país para não enfrentar a justiça brasileira, apesar de penas ainda tão brandas para quem mata no trânsito. MARCELO KIJKAG goza hoje de privilégios e acolhida em algum país, cuja sociedade inocente o acolhe, desconhecendo seu perfil covarde, injusto e perigoso.

Não é justo que as famílias que sofrerão para sempre a ausência de seus queridos filhos, não possam vê-lo sentado no banco dos “réus”, para responder pelo erro voluntário e deliberado fruto de atitude irresponsável deste cidadão uruguaio/brasileiro que bem tratado em nosso país, foge de forma vergonhosa levando consigo a responsabilidade pelo fim da vida de três jovens promissores.

Nós não vamos desistir dessa luta.

Nossa esperança agora é a ação da INTERPOL, pois MARCELO KIJKAG já integra a lista de criminosos procurados no mundo.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Apesar da incurável dor, temos a consciência do dever cumprido na tentativa de colaborar no limite de nossas possibilidades no sentido de tentar identificar o paradeiro do réu.

O que agora fazemos, através da ação pessoal e da Ong TRÂNSITO-AMIGO da qual fazemos parte, é trabalhar intensamente para que esse tipo de tragédia não aconteça com tanta frequência, descaso e desatenção.

Estamos lutando por um trânsito mais civilizado, menos violento e por uma legislação adequada que puna severamente os criminosos que fazem de seus veículos armas mortíferas.

Nós, como cidadãos de bem, não podemos nos omitir sob pena de sermos coniventes de nossa própria sentença de morte.

Façamos o que precisa ser feito e que ela – a Justiça – agora faça a sua parte.

OS OUTROS SOMOS NÓS

Ao ler a série “Rosto e história por trás dos números frios dos acidentes de trânsito”, lembrei de muitas ocorrências que presencio no meu dia-a-dia como policial.

A frieza dos números dos acidentes começa com a naturalização do acidente de trânsito. Muitos motoristas o encaram como “natural”. Acidente de trânsito não tem nada de natural. Pode ser comum, mas não “natural”.

Acidentes de trânsito são evitáveis em 99% dos casos e acontecem na maior parte das vezes por falha humana, entre as quais imprudência, imperícia ou negligência do motorista.

A idéia de “normalidade” dos acidentes de trânsito vem da percepção do senso comum de que em uma cidade grande “acidentes acontecem mesmo”, e que se não houve vítimas e tudo aconteceu por uma simples falta de atenção, “está tudo bem” e segue-se a vida registrando cada vez mais boletins de ocorrência. Tudo muito simples.

O problema é que não é assim. Todo acidente de trânsito merece ser pensado e discutido, tanto pelos envolvidos quanto pelas autoridades. Um acidente sem vítima não pode ser encarado como “sem gravidade”. Afinal, mesmo se um acidente não gerou vítimas por um ou outro fator, aconteceu o acidente, e dele poderiam sair pessoas vitimadas não fosse obra da sorte, vez que os resultados de um acidente não são previsíveis. O que percebo, ao atender várias ocorrências de acidentes, é que os motoristas não demonstram nenhuma preocupação em refletir sobre as causas dos acidentes em que se envolveram. Ou melhor, na maioria das vezes, já chegam com um culpado de plantão: o “outro”. Entre os policiais, costumamos dizer que este “outro”, se existisse, já estaria respondendo a um sem-número de processos e pobre-de-marré de tanto pagar indenizações.

Mas, será que este “outro” é assim tão culpado? Quem será este “outro”?

O “outro” é sempre aquele que exime um motorista da culpa pelo acidente. Pode ser um “carro que me fechou”, “um carro que parou de repente e eu desviei” ou mesmo o próprio trânsito em si. O “outro”, nos casos mais revoltantes, pode ser a própria vítima, que segundo os relatos, “me fechou e eu bati”, “atravessou na minha frente e eu atropelêi”, “estava muito devagar e me fez ultrapassá-la”, entre outras possibilidades. O outro é sempre alguém que não sou “eu”.

É na frieza dos números de acidentes e vítimas no trânsito que estão estes “outros”. São as vítimas da imprudência, da imperícia e da negligência

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

dos milhares de “eus” que dirigem sem responsabilidade. Que bebem “um pouco” e se acham capazes de dirigir, colocando a vida dos outros em risco; que não respeitam sinais de trânsito; que excedem a velocidade; que ignoram que cada “outro” tem um rosto, uma família e uma história triste para deixar.

Muitos motoristas ainda não perceberam que a distância entre ser o “outro” ou ser o “eu” é apenas circunstancial. A luta por um trânsito mais organizado e pelo direito de ir e vir com segurança passa pela conscientização de que os “outros” somos “nós” e de que o rosto e a história envolvidos nos acidentes também são nosso rosto e nossa história.

Como policial, apesar de todo o esforço de fiscalização, considero que faço parte desta triste cadeia de acontecimentos, quando algumas vítimas, ainda dentro das ambulâncias dos serviços públicos, nos pedem para avisar seus parentes ou quando somos obrigados a informar a morte de alguém em razão de acidente. É neste momento que podemos ouvir a voz do “outro”; daquele que até então não tinha rosto ou identidade mencionado nos relatos dos irresponsáveis causadores dos acidentes, mas que tem um pai ou mãe, ou marido, ou filhos, chorando no telefone, nos implorando por lhes dar mais detalhes e mais informações que lhes possam reconfortar um pouco. E muitas vezes, nós não temos essas informações e nem podemos dar o reconforto pedido.

Que missão difícil é dar uma notícia a um pai do falecimento de seu filho. Entregar a ele objetos pessoais encontrados no veículo: camisetas de festas, CDs, livros que um dia fizeram parte de momentos alegres, hoje embalados em um saco fechado. Muitos policiais nem conseguem cumprir esta etapa e pedem ajuda a outros colegas. A sensação é um misto de impotência, culpa e solidariedade humana que nos dá vontade de chorar junto com pais, mães e familiares. E seguramos esta vontade de chorar porque é preciso ajudar a família, dar orientações, tomar providências burocráticas e administrativas que, se por um lado são necessárias, não trarão de volta a vida do ente querido.

E depois que tudo termina a família vai para casa. O plantão continua com outras ocorrências. Na minha cabeça, porém, permanecem os rostos de olhos tristes e molhados de cada uma daquelas pessoas, como gritos silenciosos de socorro, como dores que poderiam ter sido evitadas, como vidas que poderiam ter sido preservadas.

Marisa Dreys

*Inspetora da Polícia Rodoviária Federal
Mestranda em Antropologia – UFF*

A LUTA SEM LIMITES PELA JUSTIÇA

Andréa Pino, tinha 33 anos.

Era Desenhista Industrial e Arquiteta quando brutalmente assassinada por um motorista imprudente às 13 horas do dia 23 de março de 2000, quando retornava de um compromisso profissional. Andréa inocentemente esperava o ônibus na calçada da Av. Sernambetiba, na altura da “Praça do O” na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, quando uma caminhonete desgovernada atropelou-a na calçada e seguiu derrubando o que encontrou pela frente. Com quase 15 metros de extensão a marca negra dos pneus na tentativa de frenagem indicavam a causa da tragédia: Excesso de velocidade. Andréa sem qualquer chance de defesa foi jogada a 20 metros de onde estava e faleceu a caminho do Hospital Miguel Couto.

Andrea morreu e, com ela, parte de mim também se foi. Eu a conheci em 1992 em uma festa do Banco onde trabalhávamos, e desde então, jamais nos separamos. Andréa era (e ainda é) a mulher dos meus sonhos. Na manhã do seu falecimento, antes de sairmos para nossas atividades conversamos sobre nossa vida em conjunto que mal começara e os planos comuns. Ela não era somente minha mulher. Era companheira, amiga, parceira, cúmplice e a alegria da minha vida.

Desde sua morte venho travando uma luta incansável por Justiça. Formado em Economia e trabalhando no mercado financeiro, mudei objetivos e estilo de vida e me matriculei em um curso de direito para tentar atuar no processo, em virtude dos absurdos constatados na instrução criminal. Quando me formei, em 2006, apresentei como trabalho monográfico o tema IMPUNIDADE NOS CRIMES DE TRÂNSITO. Em meu discurso, na cerimônia de formatura, falei sobre os milhares de AUSENTES prematuros que o trânsito nos impõe. Estou definitivamente envolvido na luta por um trânsito civilizado. Sou membro ativo de entidades ligadas às vítimas e trabalho como advogado em crimes de trânsito.

Minha luta em busca de justiça para o crime que me tirou Andréa começou no DETRAN/RJ. Apresentei provas junto à COMISSÃO CIDADÃ, para que o condutor responsável fosse punido na esfera administrativa. Essa foi a primeira vitória. O motorista do veículo teve a sua habilitação suspensa e após cumprir a pena judicial, terá que se submeter a novos exames para voltar a dirigir.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Na esfera criminal, entretanto, no primeiro julgamento, o condutor foi incompreensivelmente absolvido por falta de provas, apesar de constar dos autos farto material fotográfico do acidente e laudo do instituto criminalístico oficial (Instituto Carlos Éboli) comprovando o excesso de velocidade, além de testemunhos de pessoas que presenciaram o acidente. O Ministério Público recorreu e, finalmente ele foi condenado em 2ª instância pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro a 3 anos, 7 meses e 15 dias em regime semi-aberto. Sua pena foi substituída por pena alternativa (prestação de serviços à comunidade); sua habilitação suspensa por igual período e foi obrigado ao pagamento de 10 salários mínimos em favor da mãe de Andréa e cinco salários mínimos em favor de outra vítima do atropelamento que, felizmente, conseguiu sobreviver.

Na esfera cível, o condenado, por enquanto, fui eu. Em virtude de uma entrevista que dei a uma emissora de televisão, fui processado por danos morais e condenado a pagar R\$ 3.000,00 ao proprietário do veículo, que não era o condutor quando do acidente. Mas isso não me intimidou e continuei na busca por Justiça, acompanhando os processos instaurados na esfera cível, criminal e administrativa. Atualmente advogando para minha sogra, dona Maria do Socorro, ganhamos em todas as instâncias e agora o proprietário do veículo vem recorrendo com uma Ação Rescisória, objetivando anulação da condenação já prolatada pelo STJ e STF.

Na esfera criminal, já com condenação transitada em julgado, o condutor do veículo vem prestando serviços à comunidade em um posto de atendimento do DETRAN/RJ. Sua CNH já está sob custódia do órgão de trânsito desde a época de sua condenação administrativa. Porém, até o momento, não efetuou o pagamento da pena pecuniária. O Juiz da Vara de Execuções Penais, em virtude do inadimplemento, intimou o condutor para pagamento dos valores já mencionados em 30 dias, sob pena de conversão da Pena Restritiva de Direito em Pena Privativa de Liberdade, ou seja, “não havendo pagamento, converta-se em prisão”

Com o intuito de ressarcimento ao erário público em virtude de destruição de patrimônio do Município, apresentei à Procuradoria do Município do Rio de Janeiro provas e documentos do fato e da destruição do patrimônio público, tendo sido aberto processo administrativo. Mesmo tendo uma decisão do Procurador do Município do Rio de Janeiro para que o proprietário pagasse os danos causados ao erário público, sob pena de inclusão do mesmo na Dívida Ativa, a condenação não foi efetivada e posteriormente o processo foi arquivado por prescrição.

A Sociedade tem que estar permanentemente atenta. A intervenção da Justiça tem por objetivo prevenir o delito, promover a segregação punitiva do infrator, constituindo-se na última reação do Estado em face da criminalidade. Por isso, é forçoso reconhecer a importância da aplicação de penas alternativas. O não cumprimento das penas impostas, tanto na esfera Judicial como na esfera Administrativa, representam uma afronta à sociedade e ao estado de direito e ofendem o cidadão de bem que assiste impotentes a mais um caso de impunidade.

Espero que minha perda irreparável e minha luta obstinada não sejam em vão.

Se esse pequeno relato de minha história puder ajudar a outros que, infelizmente, passam pelo mesmo calvário, ou contribua para evitar novas barbáries, poderei dizer na velhice, a mim mesmo ou a quem quiser escutar: EU FIZ A DIFERENÇA.

José Walter

JOSEFA E CAROL

Meu nome é Maria José da Silva Amaral e o que houve de mais marcante em minha vida e que também foi responsável por uma mudança brusca na minha direção, expectativas e sonhos, foi a morte repentina de minha mãe Josefa (66 anos) e da minha única filha Carolina (Carol 4 anos e 6 meses), no dia 20 de dezembro de 2000, na Rua Uruguai na Tijuca, Zona Norte do Rio de Janeiro.

Me lembro (como se fosse hoje!), que era praticamente natal, quando eu havia saído para trabalhar (como fazia todos os dias) e as duas resolveram antecipar o natal e levar um presente para uma pessoa querida e quando tentavam atravessar a rua, diante de um sinal, na faixa de pedestres, que se localizava logo após uma curva, foram colhidas por um ônibus que certamente vinha em alta velocidade. De imediato, minha mãe que muito se machucara (acho que ela tentou proteger a neta até naquele momento), foi a óbito no local, enquanto a minha filha, que parecia intacta, faleceu poucos minutos depois, no hospital, por traumatismo craniano.

A ocorrência se deu em torno das 14h e eu (que nunca passava por aquela rua), resolvi retornar por ali, já que dava carona a uma colega que morava perto do local. Quando passei no local e vi o movimento, percebi o atropelamento e comentei com a minha colega o quando deveria ser difícil perder um parente na época do natal, até que recebi um telefonema do pai de Carol, de quem eu me separara em 1998 (vivemos 14 anos juntos e amávamos nossa filha), quando constatei que todos estamos sujeitos a violência do trânsito e que aquela infeliz ocorrência que eu vira anteriormente, envolvia as duas pessoas que eu mais amava na vida (ainda as amo), minha mãe e minha filha.

A partir daquele momento, nascia uma outra Maria José, que enfraquecida e só, precisava buscar forças para lutar por justiça. Assim, dolorida, vazia e sofrida, conheci pessoas que de alguma forma queriam tirar proveito daquele momento e ainda muitas outras como Vera Dias Carneiro (vítima e militante respeitada) que muito me auxiliaram na busca incansável que uma vítima de trânsito trava na tentativa de amenizar um enorme sentimento de impotência em relação à justiça.

Nunca me revoltei, não briguei com Deus e me mantive a acreditar na justiça dos homens, mesmo sabendo que este caminho envolvia um longo tempo de percurso.

Durante esses quase oito anos, já passei por muitas fases, já fui acusada e mal entendida, mas nada disso me fez parar, nem mesmo no dia em que no Fórum, diante de várias pessoas que participavam do julgamento, entendi a desembargadora dizer praticamente que minha mãe morrera porque atropelara o ônibus e minha filha porque caíra do colo dela (vale lembrar que minha mãe não era louca e nem minha filha andava no colo).

Saí dali triste, acompanhada por amigos e militantes da causa, me decepionei, mas a luta continuou e o caso foi para o Supremo. Para não sofrer sozinha, estou no aguardo de notícias através do meu advogado (que junto com sua família foi muito cuidadoso comigo durante todos esses anos). Quanto à questão civil, após sete anos de trocas de farpas e dor das feridas sem cicatrização, chegou-se a um acordo, que está longe de ter o valor da vida da minha mãe e da minha filha, tendo em vista que nada nesta vida pagaria o que eu perdi e por elas (que me davam tanta felicidade) eu seria capaz de dar minha própria vida.

Na esfera administrativa (Comissão Cidadã do Detran/RJ), o motorista, apontado como o responsável pela ocorrência, foi autuado, conforme Art. 160 do CTB (apreensão da CNH para novos exames e reciclagem).

E eu, durante esse tempo, muito aprendi, conheci várias pessoas e com algumas sofri, pois estas traziam cicatrizes como as minhas, escrevi livros (o último escrito a ser lançado tem o título provisório de Seguindo a Estrada – Trajetórias de Perdas Repentinas no Trânsito), fortaleci minha fé, ajudei e muito fui auxiliada por várias pessoas.

Em 2003, após participar de matérias sobre o tema em jornais, revistas e tv, criei o Projeto Navi (Núcleo de Apoio à Vítima de Trânsito no Detran/RJ), que com o objetivo de trabalhar questões emocionais, sociais e jurídicas, envolvendo vítimas de trânsito, tem colaborado com muita gente e continua à disposição de todos aqueles que necessitarem.

Fiquei muito satisfeita com a aprovação da Lei 11.705, pois não agüentava mais ouvir com tanta frequência que condutores alcoolizados tinham tirado a vida de inocentes. Tenho colaborando bastante junto com os usuários da Navi na luta que o Fernando Diniz iniciou em relação às penas alternativas. Afinal, trocar vidas por cestas básicas, nunca irá mudar este quadro e então, se assim for, nunca teremos sensibilização e conscientização daqueles que cometeram um crime de trânsito.

Espero de fato que cada vez mais as leis se tornem mais severas e coerentes em direção às questões que envolvem o trânsito e os motoristas, e que outras pessoas interessadas em fazer trabalhos com essa população (vítimas

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

de trânsito) surjam, pois pela minha experiência, após passar pelo trauma, todos passam a ver o trânsito de forma diferente e alguns se tornam ótimos multiplicadores de boas condutas no trânsito. Então, até podermos constatar a diminuição progressiva dessa epidemia (morte e lesão por acidente de trânsito), o caminho é cada um fazer a sua parte, porém peço cuidado/sensibilidade às pessoas de modo geral porque não há nada pior nesta vida do que perder ou ver lesionada de forma permanente um parente ou outra pessoa a quem amamos.

Gostaria de lembrar, ainda, que precisamos urgentemente começar a levar em consideração os danos subjetivos/emocionais que ultrapassam a dor física e a perda, pois muitas vítimas e parentes não morrem nos acidentes, mas se tornam verdadeiros mortos vivos, vítimas da depressão pós-trauma, uma situação que mexe com a qualidade de vida das pessoas e com a economia do País. (Vale lembrar que algumas delas ficam dependentes).

ANEXO II

LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008

Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4o do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1o Esta Lei altera dispositivos da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4o do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Art. 2o São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

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

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

§ 3o Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

Art. 3o Ressalvado o disposto no § 3o do art. 2o desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2o desta Lei.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 300,00 (trezentos reais).

Art. 4o Competem à Polícia Rodoviária Federal a fiscalização e a aplicação das multas previstas nos arts. 2o e 3o desta Lei.

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

§ 2o Configurada a reincidência, a Polícia Rodoviária Federal ou ente conveniado comunicará o fato ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT ou, quando se tratar de rodovia concedida, à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, para a aplicação da penalidade de suspensão da autorização de acesso à rodovia.

Art. 5o A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I – o art. 10 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso

XXIII:

.....

XXIII – 1 (um) representante do Ministério da Justiça.

.....” (NR)

II – o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

.....” (NR)

III – o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.” (NR)

IV – o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 277.

.....

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

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

FERNANDO MOREIRA

V – o art. 291 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 291.

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

I – sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

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

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

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

VI – o art. 296 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 296. Se o réu for réincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.” (NR)

VII – (VETADO)

VIII – o art. 306 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

.....

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.” (NR)

Art. 6o Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac.

Art. 7o A Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4o-A:

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

Art. 8o Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9o Fica revogado o inciso V do parágrafo único do art. 302 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Brasília, 16 de junho de 2008; 187o da Independência e 120o da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro, Alfredo Nascimento, Fernando Haddad, José Gomes Temporão, Marcio Fortes de Almeida, Jorge Armando Felix

ANEXO III

DECRETO Nº 6.488, DE 19 DE JUNHO DE 2008

Regulamenta os arts. 276 e 306 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista

o disposto nos arts. 276 e 306 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro,

DECRETA:

Art. 1º Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades administrativas do art. 165 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, por dirigir sob a influência de álcool.

§ 1º As margens de tolerância de álcool no sangue para casos específicos serão definidas em resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, nos termos de proposta formulada pelo Ministro de Estado da Saúde.

§ 2º Enquanto não editado o ato de que trata o § 1º, a margem de tolerância será de duas decigramas por litro de sangue para todos os casos.

§ 3º Na hipótese do § 2º, caso a aferição da quantidade de álcool no sangue seja feito por meio de teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), a margem de tolerância será de um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

Art. 2º Para os fins criminais de que trata o art. 306 da Lei no 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia é a seguinte:

I – exame de sangue: concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue; ou

II – teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro): concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro, José Gomes Temporão,

Marcio Fortes de Almeida e Jorge Armando Felix

ANEXO IV

ALCOOLEMIA E DIREÇÃO VEICULAR SEGURA

PROJETO DIRETRIZES¹

Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina
Autoria: Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

Elaboração Final: 11 de julho de 2008 – Participantes: Adura FE, Leyton V, Ponce JC, Sabbag AF

INTRODUÇÃO

O álcool é uma substância psicoativa que pode alterar percepções e comportamentos, aumenta a agressividade e diminui a atenção. Estima-se que no mundo dois bilhões de pessoas sejam consumidoras de bebidas alcoólicas e já é de consenso que o uso de álcool está relacionado com vários tipos de violência, incluindo os acidentes de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro vigente estabelece como limite para criminalização do ato de beber e dirigir a concentração de álcool no sangue (alcoolemia) igual ou superior a 0,6 g/l. Motoristas que estiverem dirigindo com essa concentração estão impedidos de conduzir veículo automotor. Essa Lei é pouco conhecida pela população e apenas 13% a 22% dos condutores souberam responder de forma correta o limite legal.

1 O Projeto Diretrizes, iniciativa conjunta da Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina, tem por objetivo conciliar informações da área médica a fim de padronizar condutas que auxiliem o raciocínio e a tomada de decisão do médico.

A MUDANÇA CULTURAL QUE SALVA VIDAS

Uma dose (uma lata de cerveja, uma taça de vinho ou meio copo de uísque) corresponde a aproximadamente 12 g de álcool. Um adulto médio (homem, 70 kg ou mulher de 62 kg, em bom estado de saúde), consumindo duas doses, atingirá uma alcoolemia de 0,3-0,5 g/l.

O 2º levantamento domiciliar sobre o consumo de drogas psicotrópicas do CEBRID indica que 74,6% da população brasileira consumiram álcool durante sua vida, 12,3% são dependentes e 7,3% se envolveram em situações de risco físico. Todas essas porcentagens foram maiores para o sexo masculino do que para o feminino, se analisados em separado.

Os acidentes de trânsito são a décima causa de todas as mortes e a nona causa de morbidade em todo o mundo, vitimando fatalmente 1,2 milhões de pessoas todo ano, e ferindo de 20 a 50 milhões. A América Latina apresenta um panorama ainda mais preocupante, por ter as maiores taxas de fatalidades no trânsito de todas as regiões do mundo, 26,1 mortes para cada 100 mil habitantes, o dobro da média mundial.

O Brasil tem uma taxa de 6,3 acidentes para cada 10 mil veículos registrados.

Estudos sobre a associação de álcool e acidentes de trânsito são numerosos na literatura; no entanto, o Brasil, apesar de apresentar uma alta taxa de acidentes, tem poucos, mas valiosos, estudos.

Estudo realizado em sala de emergência de São Paulo mostrou que 28,9% das vítimas de trauma atendidas apresentaram alcoolemia positiva.

Valores variam de 19,8%, para condutores numa amostra geral que conduzem acima do limite legal, a 47,0%, em vítimas fatais de acidentes de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro acarretou em uma redução de 20% nos traumas em ocupantes de veículos, e 9% nos condutores de motocicletas, mas a diminuição de condutores alcoolizados só ocorreu neste último grupo.

Estima-se que os custos anuais dos acidentes de trânsito nos Estados Unidos somaram US\$ 230,6 bilhões no ano de 2000, com 41.821 mortes, 5,3 milhões de feridos e 28 milhões de veículos danificados, sendo que o álcool responde por 46% dos custos decorrentes de mortes. Campanhas de prevenção e de fiscalização do motorista embriagado resultam em uma economia de seis dólares para cada dólar investido.

No Brasil, dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) mostram que o custo total dos acidentes em aglomerados urbanos chega a 5,3 bilhões de reais. Custos de ferimentos no trânsito respondem por um quarto de todos os custos com empregados para as empresas americanas.

No entanto, o estabelecimento de um limite de alcoolemia, mesmo que baseado em evidências, não é suficiente para coibir todos os acidentes relacionados ao álcool, especialmente se considerarmos os indivíduos que podem estar alterados com concentrações abaixo do limite legal, e que sofrem acidentes fatais.

Isso foi demonstrado pela National Highway Traffic Safety Agency (NHTSA) dos Estados Unidos, que relatou que 13% dos condutores alcoolizados que morreram em acidentes estavam com alcoolemia positiva, porém abaixo do limite máximo permitido.

No Brasil, estudo recente mostrou que 38% dos condutores dirigiam, naquele momento, sob efeito do álcool, sendo que 18% com valores de alcoolemia inferiores ao estabelecido por lei. Um dado alarmante é que 22,9% dos condutores acreditavam que a bebida não influenciava negativamente sua capacidade de dirigir, sobretudo se adotam medidas tidas como protetoras, como tomar café e dirigir com mais cautela.

RISCOS DE DIREÇÃO VEICULAR DEVIDO AO USO DE ÁLCOOL

Os riscos de ocorrer acidentes de trânsito aumentam se o condutor ingerir bebida alcoólica. Condutores com alcoolemia igual ou superior a 0,2 g/l ficam com as habilidades necessárias para a condução prejudicadas, como funções de atenção dividida, visuais e acompanhamento de movimento.

O risco de envolvimento em um acidente fatal para condutores com alcoolemia entre 0,2 e 0,5 g/l é de 2,6 a 4,6 vezes maior do que o de um condutor sóbrio.

A diminuição da capacidade de desempenhar funções cruciais para a condução de veículos, como processamento de informações, se inicia com alcoolemias baixas, e a maioria dos indivíduos se encontra significativamente debilitada com alcoolemia de 0,5 g/l. O risco relativo de se envolver em um acidente fatal como condutor é de 4 a 10 vezes maior para motoristas com alcoolemia entre 0,5 e 0,7g/l, se comparados com motoristas sóbrios.

INTERVENÇÕES

Estratégias como suspensão da carteira, ações coercitivas realizadas pela polícia como blitz de checagem de alcoolemia, diminuição do limite máximo permitido e proibição da condução com qualquer concentração alcoólica têm efeito de reduzir até 62% o número de vítimas fatais em acidentes relacionados ao álcool.

Há pesquisas que demonstram que nos países desenvolvidos tem havido uma apreciável diminuição no número de vítimas fatais nas ocorrências de trânsito. A melhoria na conservação das estradas, equipes de APH (Atendimento Pré-Hospitalar) melhor treinadas, leis mais severas e a nova tecnologia embarcada nos veículos (cintos multipontos, *airbags*, carrocerias que absorvem impacto etc.) foram fatores determinantes nesta diminuição. Uma supervisão rigorosa do cumprimento das leis sobre o consumo e a venda do álcool também contribui para diminuir as taxas de óbitos por acidentes de trânsito.

Apesar das leis acerca de níveis máximos permitidos para condução desencorajarem mais fortemente os “bebedores sociais” de dirigirem após consumirem uma pequena quantidade de álcool, há certo efeito sobre os “bebedores pesados”, visto que há diminuição também de acidentes com condutores com alcoolemias mais altas.

As leis não devem ser somente promulgadas, mas divulgadas e aplicadas (fiscalização) de forma constante. Mesmo quando há um efeito considerável na redução de acidentes devido à entrada em vigor de uma lei, esse efeito pode ser anulado após certo período de tempo, se houver percepção pública de impunidade e/ou desconhecimento da lei vigente. Campanhas de publicidade e educação pública e fiscalização severa são capazes de manter o sentimento de risco de punição e resultam em um cumprimento maior da lei.

Pessoas que morreram em acidentes relacionados ao álcool (concentração no sangue do condutor de 0,2 g/l ou maior) tinham maior probabilidade de terem sido condenadas por uma infração de direção sob efeito de álcool nos cinco anos anteriores.

Do exposto acima, refletindo sobre a quantidade de informações existentes e sabendo que há uma grande variabilidade dos efeitos devido à susceptibilidade individual dos condutores (sexo, peso, etnia, hábito ou não de consumir bebidas) nos leva a afirmar que não existe concentração segura, sendo, portanto, a alcoolemia zero o único padrão proposto de dirigibilidade sem riscos.

Este livro foi composto em Garamond, corpo 11,
e impresso em papel Alta Alvura 90 g/m²,
pela Arquimedes Edições, em setembro de 2008.