

**GÊNESE, EFICÁCIA E DESDOBRAMENTOS SOCIAIS DAS LEIS Nº
11.705/2008 E 12.760/2012**

**GÊNESIS, EFFECTIVENESS AND SOCIAL CONSEQUENCES OF THE
LAWS 11.705/2008 AND 12.760/2012**

Márcio Robinson Bittencourt e Silva¹
Fernando de Alvarenga Barbosa²
Faculdade Estácio de Vila Velha - FESVV

Resumo

O presente trabalho procurou analisar diversos aspectos das Leis nº 11.705/2008 e 12.760/2012 a partir de um viés sociológico no que tange aos acidentes de trânsito no Brasil. Realizou-se uma pesquisa sobre a origem da “Lei Seca”, em que se buscou uma comparação de algumas versões desta com aquela implementada em nosso ordenamento jurídico, com o suporte de dados fornecidos pela Organização Mundial de Saúde. Procedeu-se a uma análise das alterações sofridas pelo Código de Trânsito Brasileiro com o advento das leis retrocitadas e, também, de dados sobre o número de acidentes de trânsito nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo antes e após a entrada em vigor das leis em comento. Com o auxílio de dados científicos e de obras de renomados sociólogos, correlacionaram-se aspectos sócio-histórico-culturais de nossa sociedade com a legitimidade e a eficácia das leis na sociedade Brasileira, de forma genérica.

Palavras-chave: Trânsito; Legislação; Lei Seca; Sociedade; Legitimidade; Eficácia.

Abstract

The present work sought to analyze several aspects of Laws 11.705/2008 and 12.760/2012 from a sociological perspective regarding traffic accidents in Brazil. A research on the origin of the "Dry Law" was conducted, in which a comparison of some versions of this law with the one implemented in our legal system was sought, with the support of data provided by the World Health Organization. An analysis was made of the alterations suffered by the Brazilian Traffic Code with the advent of the aforementioned laws and, also, of data on the number of traffic accidents in the States of Rio de Janeiro and Espírito Santo before and after the laws in question came into effect. With the aid of scientific data and works by renowned sociologists, socio-historical-cultural aspects of our society were correlated with the legitimacy and efficacy of laws in Brazilian society, in a generic way.

Keywords: Traffic; Legislation; Dry Law; Society; Legitimacy; Effectiveness.

1 INTRODUÇÃO

O estudo realizado neste trabalho tem como objetivo primordial analisar a gênese, eficácia e desdobramentos sócio-jurídicos das leis de trânsito no Brasil, com

¹ Graduando do curso de Direito da FESVV.

² Mestre em Direito e Professor dos cursos de Direito e de Relações Internacionais da UNESA.

foco nas questões sociológicas observáveis, fruto das modificações introduzidas no Código de Trânsito Brasileiro pela Lei nº 11.705/2008, conhecida vulgarmente como “Lei Seca” e pela Lei nº 12.760/2012, alcunhada de “Nova Lei Seca”, tendo como base de dados estudos científicos realizados em trabalhos de monografia acerca do tema, além da elaboração teórica de diversos autores no campo das Ciências Sociais, tanto Brasileiros como estrangeiros.

A ingestão de bebidas alcoólicas faz parte da rotina de milhões de brasileiros, induzidos por incessantes apelos midiáticos, especialmente aqueles veiculados pelas emissoras de televisão, mas também por outras mídias como o rádio e a Internet. Ademais, em muitas famílias observa-se um estímulo precoce ao consumo de bebidas alcoólicas, fato este que se revela como uma tentativa de reprodução de uma cultura machista, típica dos países Latino Americanos.

A justificativa para o estudo em questão funda-se na necessidade premente de se realizarem análises relevantes e de cunho científico sobre a violência no trânsito, trazendo a exame dados, informações e outros elementos que possam servir de auxílio aos órgãos que atuam na fiscalização e prevenção de acidentes de trânsito nas vias Brasileiras. Tal justificativa encontra respaldo na própria Carta Magna de 1988³, em seu artigo 5º, caput, que traz em seu texto a inviolabilidade do direito à vida e à segurança como garantias fundamentais de todo cidadão residente em território Brasileiro.

Em um primeiro momento, objetivou-se – de forma específica, pesquisar as origens da “Lei Seca”, analisar versões desta lei em outros países, além das mudanças introduzidas no Código de Trânsito Brasileiro após a edição das Leis 11.705/2008 e 12.760/2012.

Em seguida, buscou-se pesquisar e comparar dados estatísticos sobre o número de acidentes de trânsito nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo antes e após a edição das Leis retrocitadas e, por derradeiro, foram trazidos a exame aspectos sócio-culturais relativos à legitimidade e eficácia das leis na visão de

³ BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República.

renomados sociólogos, além de dados empíricos produzidos através de estudo acadêmico sobre a legitimidade das leis no Brasil.

Quanto à metodologia, trata-se de pesquisa científica básica, de cunho bibliográfico, que tem por finalidade responder à questão proposta no presente estudo através do aprofundamento do conhecimento científico sobre o tema em análise, possuindo caráter eminentemente descritivo - dado o seu cunho essencialmente teórico - cuja análise das informações terá uma abordagem qualitativa, haja vista que serão apresentados artigos científicos, relatórios, dados, pesquisas e outras informações produzidas pelos diversos órgãos de trânsito (CONTRAN, DETRAN, DENATRAN, Polícia Rodoviária Federal, etc.), Ministério da Saúde e organismos internacionais (OMS), além de obras produzidas no campo das Ciências Sociais, que serão analisados e interpretados criticamente, de forma valorativa.

O procedimento adotado consiste na leitura da bibliografia relacionada às questões que envolvem o assunto central desta monografia, tanto aquela produzida pela academia, como aquela produzida pelos atores sociais que buscam disseminar informações e realizar estudos sobre a legislação de trânsito no Brasil e a sua eficácia em nossa sociedade.

2 ORIGENS E VERSÕES MUNDIAIS DA LEI SECA

A origem da Lei Seca⁴ data da primeira metade do século XX, mais especificamente no ano de 1920, quando foi introduzida pelos legisladores estadunidenses através da 18ª emenda à Constituição dos Estados Unidos da América do Norte, que proibia a fabricação, o transporte e a venda de bebidas alcoólicas em todo o território norte-americano e nos territórios submetidos a sua jurisdição. Esta proibição era um desejo acalentado havia muito tempo por uma parcela de grupos religiosos locais, que viam o consumo de bebidas embriagantes como uma indecência, uma falha moral que deveria ser combatida e eliminada.

⁴ LEI seca nos Estados Unidos. *Wikipédia*. 26 maio 2021. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lei_Seca_nos_Estados_Unidos. Acesso em: 20 jun. 2021.

À medida que o tempo se passou, vários setores da sociedade norte-americana começaram a apoiar esta ideia por diferentes motivos, especialmente os donos de fábricas, sendo um dos argumentos a diminuição da produtividade dos trabalhadores em virtude do consumo excessivo de álcool, o que afetava a economia e o próprio desenvolvimento da nação.

É certo que havia uma motivação de cunho racial, na tentativa de impor limites ao tipo de atividade de lazer a que os negros recém-libertados tinham acesso e também um sentimento anti-imigrantes, que associava o consumo excessivo de cerveja a essa parcela da população.

O Senado estadunidense foi o responsável, em um primeiro momento, pela criação da Lei Seca, ficando incumbido da redação da 18ª emenda, mas o responsável pela criação – em 1919 -, do ato que regulamentou a referida emenda, denominado de “National Prohibition Act” que ficou conhecido como “Volstead Act”, foi Andrew Volstead, um membro da Câmara de Representantes do Estado de Minnesota filiado ao Partido Republicano.

A tramitação da referida emenda começou no ano de 1917, mas ela somente foi ratificada no ano de 1919, tendo vigorado de 1920 até o ano de 1933, quando a Lei Seca – que ficou conhecida como “o nobre experimento”, foi revogada.

Apesar das nobres intenções de seus idealizadores, o resultado prático da Lei Seca nos Estados Unidos foi desalentador. Em vez de acabar com os problemas de violência, corrupção e embriaguez, a Lei Seca levou ao aumento nos índices de embriaguez e criminalidade, pois houve um incremento na venda de bebidas alcoólicas de baixa qualidade no Mercado negro, o que causou sérios problemas de saúde na população, desencadeando uma Guerra entre gangues de mafiosos pelo controle da venda clandestina de bebidas alcólicas.

A economia também sofreu com os altos custos para garantir o cumprimento da lei, a eliminação de milhares de empregos após o fechamento de bares, restaurantes e destilarias e a perda de bilhões de dólares em impostos sobre a venda de álcool, que deixaram de ser recolhidos.⁵

⁵ CORRÊA, Alessandra. Lei seca nos EUA: como lei de 100 anos atrás ainda influencia relação dos americanos com o álcool. *Bol notícias*. 2019. Disponível em: <https://www.bol.uol.com.br/noticias/2019/02/03/lei-seca-nos-eua-um-seculo-apos-a-era-da-proibicao-centenas-de-localidades-dos-eua-ainda-proibem-a-venda-de-alcool.htm>. Acesso em: 29 jul. 2021.

É cediço que o Brasil não é o único país a adotar leis e penalidades severas para desencorajar o comportamento inapropriado de motoristas que dirigem sob efeito de álcool. Existem inúmeras experiências mundiais⁶ no que tange à edição de leis nesse sentido, dada a gravidade do problema, que pode gerar situações irreversíveis.

Nos Estados Unidos, permite-se até 8 decigramas de álcool por litro de sangue. Se for constatado um percentual maior, a punição irá variar de acordo com a legislação de cada estado, onde inclui-se: multa de até cerca de R\$ 20.500,00 reais, prestação de serviços comunitários ou prisão de 6 meses e suspensão da habilitação por até cinco anos. Caso o acidente tiver vítima fatal, o condutor pode ser preso por até 10 anos.

No Japão, adotou-se a política de tolerância zero e o motorista que dirige alcoolizado paga multa de até R\$17.900,00 podendo cumprir cinco anos de prisão e também ter a sua habilitação suspensa permanentemente. Passageiros que estiverem em um veículo com condutor alcoolizado também poderão ser detidos.

Na Rússia, não é permitido qualquer ingestão de bebida alcoólica por motoristas e ciclistas. Os ciclistas poderão pagar multa de até 5 mil rublos (R\$ 330,00). Caso haja reincidência pode resultar em pena de um ano de trabalho voluntário e suspensão da carteira de motorista por dez anos, ou ainda três anos de prisão e suspensão da carteira por dez anos. Motoristas que provoquem acidentes de trânsito com vítimas fatais podem ser punidos com prisão que chegam até 20 anos. Se houver reincidência de infração o motorista cuja carteira já tenha sido suspensa, será obrigado a refazer os exames para reaver o documento.

Na França, os motoristas flagrados com ingestão de 0,5 grama de álcool por litro de sangue já estão sujeitos a punições. A multa é de 135 euros (R\$ 350,00) e a carteira é suspensa por três anos. Se o acidente ocasionar lesões graves, o motorista alcoolizado pode ser preso por cinco anos, arcar com uma multa de cerca de R\$ 197 mil e ter a licença suspensa por 10 anos. Na França foram promulgadas Leis mais recentes que obrigam bares e casas noturnas a terem Etilômetro para serem utilizados

⁶ CAMPOLINA, Sergio Aparecido de Almeida. *Lei seca pelo mundo: direito comparado*. 2016. Disponível em: <https://sergioludugel.jusbrasil.com.br/artigos/352610926/lei-seca-pelo-mundo>. Acesso em: 29 jul. 2021.

pelos clientes. A legislação é ainda mais rigorosa para quem acabou de tirar a licença para dirigir, inclusive com perda da habilitação.

Segundo dados do Relatório Global Sobre o Estado da Segurança Viária elaborado pela Organização Mundial da Saúde⁷ no ano de 2018, estima-se que entre 5 a 35% de todas as mortes nas estradas são relatadas como relacionadas ao álcool. Dirigir depois de beber álcool aumenta significativamente o risco de acidente e a gravidade desse acidente. Enquanto os limites de concentração de álcool no sangue (CAS) previstos na legislação precisam estar no núcleo dos esforços para lidar com o consumo de álcool antes de dirigir, uma abordagem integrada para ações efetivas de intervenção envolve publicidade, combinada com os esforços da polícia com alta visibilidade para a sociedade. Melhores práticas para leis sobre álcool e direção incluem um limite de concentração de álcool no sangue de 0,05 g / dl para a população em geral e de 0,02 g / dl para motoristas jovens ou novatos.

Dados do relatório indicam que houve progresso desde 2014, com mais dez países agora atendendo às melhores práticas gerais para leis sobre álcool e direção, representando uma cobertura de mais 180 milhões de pessoas. Afirma ainda que, em 2017, 45 (quarenta e cinco) países - o que representa um total de 2,3 bilhões de pessoas -, possuíam versões da “Lei Seca” que se alinhavam às melhores práticas.

A Pesquisa Nacional de Saúde 2019 “aponta que a proporção de brasileiros com 18 anos ou mais que reportaram consumo abusivo de álcool no mês anterior à pesquisa passou de 13,7%, em 2013, para 17,1% em 2019”.⁸

Segundo o Relatório Global da OMS sobre álcool e saúde, o índice de consumo abusivo de álcool da população geral mundial com 15 anos ou mais em 2016 foi equivalente a 18,2%, enquanto 19,4 % dos brasileiros relataram tal prática no mesmo ano – índice superior ao relatado em 2010, de 12,7%.⁹

⁷WORLD WEALTH ORGANIZATION. *Global status report on road safety* 2018. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>. Acesso em: 29 jul. 2021.

⁸ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Pesquisa Nacional de Saúde - PNS 2019*. Rio de Janeiro: IBGE. 2020.

⁹ ANDRADE, Arthur Guerra de (Org.). *Álcool e saúde dos brasileiros: panorama 2021*. Disponível em: https://cisa.org.br/images/upload/Panorama_Alcool_Saude_CISA2021.pdf. Acesso em: 4 ago. 2021.

Em 2013, a OMS incluiu o consumo de álcool no Plano de Ação Global para Prevenção e Controle de DCNT de 2013- 2020 (OMS, 2013), sendo um dos nove principais fatores de risco para doenças crônicas não transmissíveis. O documento estabeleceu a redução do uso nocivo de álcool em 10% até 2025 como uma das metas.

3 ALTERAÇÕES SOFRIDAS PELO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO COMO COROLÁRIO DAS LEIS Nº 11.705/2008 E 12.760/2012

O primeiro passo para que os países demonstrem a preocupação com o consumo prejudicial e abusivo de álcool entre a população, segundo a Organização Mundial de Saúde¹⁰, é apresentar uma política pública específica para diminuição do uso indevido do álcool.

Em 23 de setembro de 1997, foi sancionada pelo Presidente da República, a Lei nº 9.503, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Revogando-se o CNT de 1966, o qual, por sua vez, havia tornado extinto o 1º “Código de Trânsito” do Brasil, de 1941. Considerado por muitos como uma lei rigorosa, o CTB veio para moldar a conduta humana às necessidades crescentes de locomoção, aliadas às exigências de maior fluidez e segurança nos meios de transportes de veículos automotores e passageiros.

Dentre as medidas adotadas pelo Poder Legislativo Pátrio nesse sentido, estão a alteração da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e da Lei nº 9.294, de 15 julho de 1996, que dispunha sobre restrições ao uso e propaganda de bebidas alcoólicas, nos termos do § 4º do art. 220 da CRFB/88, através da edição da Lei nº 11.705¹¹, que entrou em vigor em 19 de junho de 2008, para inibir o consumo de bebida alcoólica pelos condutores de veículos automotores.

¹⁰ WORLD WEALTH ORGANIZATION, *op.cit.*, p 01.

¹¹ BRASIL. Lei 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. *Diário Oficial da*

Ao entrar em vigor, o artigo 1º da Lei nº 11.705/2008 define as alterações no CTB com a finalidade de estabelecer alcoolemia zero e de impor penalidades mais rigorosas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool. Além disso, o artigo 2º da nova Lei traz a proibição da venda de bebidas alcólicas na faixa de domínio ou em terrenos contíguos às rodovias federais no Brasil, para consumo no local. A seguir, transcrevem-se os dispositivos de lei supracitados:

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 alcólicas, 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 alcólicas 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 alcólicas para consumo no local. [...]¹²

Ademais, a referida lei endureceu as sanções administrativas para o motorista que venha a conduzir veículo sob a influência de álcool, qualquer que seja o seu nível de concentração no sangue, passando tal infração a ser de natureza gravíssima e com um fator multiplicador da multa igual a cinco, conforme se observa a seguir, *verbis*:

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; [...]

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. [...]¹³

União, Brasília, 20 jun 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11705.htm. Acesso em: 15 jun. 2021.

¹² *Ibid.*, p. 01.

¹³ *Ibid.*, p. 02

Por esses motivos, a Lei nº 11.705/2008 ficou conhecida como “Lei Seca”, numa referência ao período histórico da Lei Seca nos Estados Unidos, entre os anos de 1920 a 1933, durante o qual a fabricação, o transporte e a venda de bebidas alcólicas para consumo foram banidas do país conforme estipulou a 18ª Emenda da Constituição Americana.

Quatro anos após a edição da “Lei seca” (Lei Nº 11.705/2008), foi sancionada a Lei Nº 12.760/2012¹⁴, que ficou vulgarmente conhecida como “nova lei seca”. Esta lei foi uma resposta do Poder Público à sociedade Brasileira, dada a ineficácia quanto à fiscalização e autuação de condutores flagrados dirigindo sob a influência de álcool.

As alterações promovidas pela lei supracitada nos artigos 165, 276 e 277 do Código de Trânsito Brasileiro endureceram ainda mais as penalidades administrativas (aplicou-se um aumento no fator multiplicador da multa para 10, sendo cobrada em dobro em caso de reincidência), mantendo a linha de “tolerância zero” no que tange à infração prevista no caput do artigo 165, além de estabelecer e ampliar os meios procedimentais utilizados para a sua caracterização, facilitando o trabalho dos agentes que atuam nas operações de fiscalização ou em caso de acidente de trânsito.

Outrossim, o artigo 306 do referido Código (crime de embriaguez), sofreu alterações em suas circunstâncias elementares, bastando que o condutor esteja com a sua capacidade psicomotora alterada para a consumação do crime retrocitado, podendo tal alteração ser constatada através da observação de sinais corporais, dispondo, também, sobre a concentração de álcool no organismo (quantificação de álcool por litro de sangue e de ar alveolar), ampliando a possibilidade de responsabilização penal. Seguem, abaixo, os artigos retromencionados com suas respectivas modificações:

Art. 1º Os arts. 165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 165.

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (...)

¹⁴ BRASIL. Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, 20 dez. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm. Acesso em: 10 jun. 2021.

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses." (NR)

[...]

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica. (NR)

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º (Revogado).

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas.

..... (NR)

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

.....
§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - Concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - Sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. [...] ¹⁵

4 ANÁLISE DE DADOS SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO NOS ESTADOS DO ESPÍRITO SANTO E RIO DE JANEIRO ANTES E DEPOIS DO ADVENTO DAS LEIS 11.705/2008 E 12.760/2012

No ano de 2018, realizou-se na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) um estudo estatístico sobre a relevância da Lei 11.705/2008 para o controle do número de óbitos em decorrência de acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro¹⁶. Os resultados deste trabalho apontam para uma redução de 12,9% no

¹⁵ *Ibid.*, p. 01

¹⁶ SILVA, Pedro Henrique Carnelave Gomes da. *Lei seca: uma abordagem estatística sobre seus impactos sociais e econômicos*. 2018. 31 f. Monografia (Graduação em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/8269/1/PHCGSilva.pdf>. Acesso em: 4 maio 2021.

número de acidentes de trânsito no referido município, quando comparado a julho de 2007 (ano anterior à entrada em vigor da referida lei).

Esses resultados, segundo a ótica dos pesquisadores, indicam uma insuficiência de medidas preventivas para os acidentes de trânsito, ou seja, mesmo com a efetividade da então nova lei, seriam necessárias novas soluções para que o projeto atingisse maiores proporções e pudesse apresentar resultados mais concretos. Importa ressaltar que o aumento do valor da multa para R\$ 1.915,40, caso fosse constatada a infração, e R\$ 3.830,80 em caso de reincidência, teve efeito extremamente positivo quanto ao objetivo desejado.

A análise dos dados amostrais indica que, a contar dos anos de implementação – 2008 – e de modificação da legislação – 2012 –, a tendência da série é de queda nos Óbitos por Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro, o que sustenta a hipótese de eficácia de ambas as Leis – 11.705/08 e 12.760/12.

Conforme podemos observar a seguir, através dos dados divulgados pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal sobre o total de óbitos em decorrência de acidentes de trânsito em rodovias federais na série histórica de 2007 até 2016, pode-se constatar um declínio no número de mortes no Estado do Espírito Santo nos anos em que entraram em vigor a “Lei Seca” (Lei 11.705/2008) e a “nova Lei Seca” (Lei 12.760/2012), quais sejam, 2008 e 2012, respectivamente, havendo uma redução substancial a partir do ano de 2014¹⁷.

No Estado do Rio de Janeiro, houve declínio no número de óbitos no ano de 2008 (ano em que foi sancionada a “Lei Seca”) e nos anos seguintes à entrada em vigor da Lei 12.760/2012 (“nova Lei Seca”)¹⁸.

¹⁷ POR vias seguras: dados da PRF. 2018. Disponível em: http://www.viasseguras.com/dados_da_prf/dados_abertos_de_acidentes_nas_rodovias_federais_ate_2018. Acesso em: 29 jul. 2021.

¹⁸ POR vias seguras: dados da PRF. 2018. Disponível em: http://www.viasseguras.com/dados_da_prf/acidentes_nas_br_por_estado/mortos_nas_br_em_es_mg_rj_sp/mortos_nas_br_do_rio_de_janeiro/acidentes_por_rodovia_e_por_ano_nas_br_do_rio_de_janeiro. Acesso em: 29 de jul. 2021.

Quadro 1 – Óbitos nas rodovias federais do Estado do ES entre 2007 e 2016.

Acidentes de trânsito nas rodovias federais		Estado do Espírito Santo											
Mortos por rodovia e por ano, 2007 a 2016													
(Fonte: DPRF, dados abertos)		POR VIAS SEGURAS, 22/04/2018											
Rodovia	Extensão	ES: mortos nas rodovias federais, 2007 a 2016										Total geral	
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
101-ES	460,9	171	148	158	223	227	193	231	220	120	126	1817	
259-ES	106,3	22	13	14	24	20	28	20	19	16	22	198	
262-ES	196,3	51	42	41	60	60	36	48	38	35	36	447	
393-ES	75,8	0	2	7	7	3	4	3	2	1	2	31	
447-ES	15,3		0	0	1	2	0	1	0	0	1	5	
Total	854,6	244	205	220	315	312	261	303	279	172	187	2498	

(Extensão das rodovias: dados do SNV 2013 publicado pelo DNIT, página 165)

Quadro 2 – Óbitos nas rodovias federais do Estado do RJ entre 2007 e 2016.

Acidentes de trânsito nas rodovias federais		Estado do Rio de Janeiro											
Mortos por rodovia e por ano, 2007 a 2016													
(Fonte: DPRF, dados abertos 15/02/2015)		POR VIAS SEGURAS, 13/04/2018											
Rodovia	Extensão	RJ: mortos nas rodovias federais, 2007 a 2016										Total geral	
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
040-RJ	142,5	50	42	49	55	56	69	75	60	50	32	538	
101-RJ	598,5	293	232	223	256	250	265	262	229	172	163	2345	
116-RJ	329,6	132	132	136	140	164	142	134	141	107	99	1327	
354-RJ	26,1	0	1	2	2	0	6	3	3	0	1	18	
356-RJ	187,7	23	16	10	19	32	36	30	46	24	21	257	
393-RJ	300,3	30	48	33	37	42	39	41	34	25	36	365	
465-RJ	32,2	5	13	5	13	5	8	5	9	12	5	80	
493-RJ	124,1	4	7	9	7	7	6	14	15	11	13	93	
495-RJ	31,3	0	2	2	2	2	3	0	0	0	0	11	
Total	1772,3	537	493	469	531	558	574	564	537	401	370	5034	

(Extensão das rodovias: dados do SNV 2013 publicado pelo DNIT, página 172)

Fonte: POR vias seguras. 2018

Foi elaborada uma monografia,¹⁹ no ano de 2017, na Academia de Polícia do Estado do Espírito Santo, cujo objetivo era analisar os efeitos da Lei nº 12.760/2012,

¹⁹ PINHEIRO, Sônia Ribeiro. *O impacto da lei nº 12.760/2012 – nova lei seca – no número de acidentes de trânsito com vítimas na região metropolitana da grande vitória nos anos de 2013 a 2016*. 2017. 52 f. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Polícia Militar do Estado do Espírito Santo) – Pos-Graduação Lato Sensu em Gestão Pública, Academia de Polícia Militar do Espírito Santo, 2017. Disponível em: <https://pm.es.gov.br/Media/PMES/Monografias/MONOGRRAFIA%20%20-%20CAP%20S%C3%94NIA.pdf>. Acesso em: 14 março 2021.

“nova Lei Seca”, nos acidentes de trânsito com vítima na Região Metropolitana da Grande Vitória nos anos de 2011 a 2016.

Como corolário deste estudo, constatou-se que no ano de 2011, foram registrados um total de 24.767 acidentes, sendo 5.896 acidentes com vítimas. Desse total de sinistros, resultaram 7.248 vítimas parciais e 128 óbitos na Região Metropolitana da Grande Vitória no período. No ano de 2012, foram registrados um total de 23.708 acidentes de trânsito com 6.001 acidentes com vítimas. Os acidentes com vítimas resultaram em 7.180 vítimas parciais e 117 óbitos. Insta consignar que, no ano de 2013, registrou-se o menor índice de vítimas fatais por acidentes de trânsito atendidos pelo Batalhão de Polícia de Trânsito na Região supracitada, constando 111 óbitos.

Da mesma forma, o ano de 2013 também registrou o menor número de acidentes de trânsito em relação aos outros anos destacados no quadro acima, sendo um total de 23.086. Os acidentes com vítimas totalizaram 5.953 sinistros e número de vítimas parciais foi menor que o do ano 2011, sendo 7.189 vítimas parciais.

No que tange ao registro de acidentes envolvendo condutores embriagados, no ano de 2011, foram 563 acidentes, em 2012 consta 561 acidentes, em 2013 houve o registro de 567 de ocorrências, e em 2014 e 2015, foram registrados 523 e 375, respectivamente.

Estes dados demonstram, em relação aos acidentes envolvendo condutores embriagados, uma queda a partir do ano de 2013, que vai se acentuando até o ano de 2015, sugerindo possíveis efeitos da intensificação das fiscalizações foco lei seca na Região Metropolitana da Grande Vitória.

5 ASPECTOS SÓCIO-CULTURAIS RELATIVOS À LEGITIMIDADE E EFICÁCIA DAS LEIS BRASILEIRAS

Qualquer sociedade que se auto-intitule “democrática”, deve ter como pressuposto um arcabouço jurídico que seja de conhecimento de todos e promova a

organização do corpo social através de leis que disciplinem, orientem, condicionem e, mais importante, venham a punir comportamentos indevidos dos seus cidadãos.

Destarte, quando as normas são devidamente observadas, se alcançam a estabilidade social e a segurança jurídicas almejadas, mas quando são descumpridas, o Estado Democrático de Direito torna-se débil, fragilizado.²⁰

Em resumo, pode-se afirmar que a eficácia e a legitimidade das normas são pressupostos de existência de toda democracia, sendo que a eficácia de uma dada norma nada mais é do que a sua capacidade de produzir efeitos pragmáticos, quais sejam, o seu cumprimento e a sua obediência pelos integrantes de uma determinada sociedade.

No plano da legitimidade, que é conferida pelo cidadão, é preciso que a norma possua respaldo perante a sociedade, fruto de um processo legislativo realizado democraticamente e, sob outro ângulo, tem-se – também -, por legítima, uma norma que seja vista pelos subordinados como um padrão de conduta apropriado, emanado das autoridades superiores e não por causa de uma sanção externa.²¹

As noções de eficácia e legitimidade de uma norma estão estreitamente ligadas à sua aceitação e ao seu cumprimento, de forma que não é condição suficiente a mera existência e entrada em vigor de uma lei. Ao se fazer uma reflexão sobre a realidade Brasileira, percebe-se um baixo respaldo do corpo social às leis e às autoridades responsáveis por sua elaboração e execução, percepção essa que se evidencia com os inúmeros problemas de criminalidade, violência e corrupção com os quais nos deparamos diariamente, o que nos leva a concluir que a sociedade Brasileira padece de uma crise generalizada de desrespeito às leis e às intuições.

A grande questão que se impõe é: qual o motivo do desrespeito às leis por parte dos cidadãos brasileiros? Realizou-se um estudo para diagnosticar a questão da obediência e desobediência das leis pelos norte-americanos, cujo modelo teórico e empírico foi adotado pelas pesquisadoras Brasileiras Fabiana Luci de Oliveira e Luciana Gross Cunha, em um artigo da Revista Contemporânea – Revista de

²⁰ BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. 11. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

²¹ WEBER, Max. *Ensaio de sociologia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1963.

Sociologia da UFSCar intitulado “A legitimidade das leis e das instituições de justiça na visão dos brasileiros”, publicado no ano de 2017, cujo objetivo consistiu em medir, de forma sistemática, a percepção dos brasileiros com relação ao desrespeito às leis e às determinações das autoridades legais diretamente envolvidas com o seu cumprimento: policiais e juízes.

O argumento principal é que as pessoas obedecem às leis por acreditarem em sua legitimidade e não por temerem sanções. Tal argumento foi aplicado à realidade Brasileira com base em cinco indicadores principais:

(i) comportamento, que retrata a frequência com que os entrevistados declararam engajar em desobediência às leis; (ii) instrumentalidade, mensurando a percepção de perdas associadas ao descumprimento das leis, especificamente em relação à probabilidade de punição; (iii) moralidade pessoal, medindo a percepção de quanto é certo ou errado engajar-se em condutas de desobediência às leis; (iv) controle social, retratando a percepção de desaprovação social pelos pares de comportamentos de desobediência às leis e (v) legitimidade, que mensura a percepção de obrigatoriedade internalizada de respeito à lei e obediência às autoridades legais.²²

No estudo em questão, os entrevistados foram perguntados com que frequência realizaram dez infrações com diferentes graus de potencial ofensivo. Genericamente, há uma correspondência inversa entre o comportamento de desobediência e a percepção de risco de sanção, ou seja, as infrações pelas quais as pessoas acham mais provável serem punidas, são as que foram menos realizadas.

As duas infrações vistas com maior risco de punição são as de furto (levar itens baratos de uma loja sem pagar por eles) e de dirigir alcoolizado – são as únicas para as quais a maioria dos entrevistados acredita haver maior probabilidade de sanção efetiva. Dirigir depois de beber foi admitido por 17% do total de entrevistados (considerando apenas os que dirigem, 27% dos motoristas declararam desrespeito a essa lei).

A maioria dos entrevistados acredita que todas as situações são muito erradas, sendo que a quase totalidade deles (94%) afirmaram ser muito errado dirigir

²² TYLER, Tom *apud* OLIVEIRA, Fabiana Luci de; CUNHA, Luciana Gross. A legitimidade das leis e das instituições de justiça na visão dos brasileiros. *Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar*, v. 7, n. 2, p. 275-296, jul.-dez. 2017.

embriagado e furtar itens baratos de lojas. A conduta de dirigir depois de beber foi uma das condutas percebidas com grande desaprovação (67%) e quanto ao indicador de legitimidade, que mensura a percepção de internalização de obediência à lei, a maioria (56%) declarou concordar existirem poucas razões para uma pessoa seguir as leis no país.

Ao relacionar quatro indicadores (legitimidade, receio de sanção, controle social pelos pares, sentimento de moralidade pessoal) ao nível de desobediência às leis, verificou-se uma correlação negativa, ou seja, quanto maior o indicador pesquisado, menor a desobediência.

Insta, acerca do tópico abordado neste capítulo, fazer menção a uma importante área temática das Ciências Sociais no Brasil, denominada “Pensamento Social Brasileiro” desenvolvida por alguns autores que pensam o Brasil não somente como objeto de análise sociológica, mas como uma nação a ser construída.

Os principais expoentes dessa corrente sociológica são Gilberto Freyre, Sérgio Buarque de Holanda, Caio Prado Júnior, que instituíram um modo de pensar propriamente sociológico sobre os nossos problemas, havendo um elemento de proximidade entre eles, qual seja, a ausência de um sentido republicano no nosso modo de ser.

Na visão desses pensadores, há uma grande dificuldade na sociedade Brasileira em operar a distinção fundamental entre os domínios do privado e do público, sendo o espaço privado ou a “ordem doméstica”, o lugar onde as relações sociais não são reguladas pela impessoalidade da lei, mas pela exigência dos afetos, prevalencendo as preferências.

Sob a ótica do sociólogo Roberto DaMatta, no Brasil “a lei universalizante e igualitária é utilizada frequentemente para servir como um elemento fundamental de sujeição e diferenciação política e social”²³, sendo que na sua visão a lei só se aplicaria ao “indivíduo” (cidadão comum), mas nunca às “pessoas” (os que ocupam posições sociais hierarquicamente superiores).

²³ DAMATTA *apud* OLIVEIRA, Luciano. *Manual de Sociologia Jurídica*. Rio de Janeiro: Vozes, 2015. p. 78.

DaMatta faz uma comparação entre a nossa cultura e a cultura norte-americana, sendo esta um bom exemplo de uma sociedade regida – em sua visão - , pelo princípio do indivíduo (igualdade das leis para todos os cidadãos, indistintamente) e não da pessoa (desigualdade na aplicação das leis de acordo com o status social da pessoa).

Na ótica de Oliveira Vianna, “a sociedade Brasileira foi formada sob o regime de clãs, em torno do senhor de terras, faltando-lhe a independência , a altivez e o espírito cívico, produzindo um traço cultural tipicamente brasileiro, em suas palavras (...) caracterizado pela despreocupação com o interesse coletivo, pela ausência de espírito público, de espírito do bem comum, de sentimento de solidariedade comunal e coletiva.”²⁴.

Na visão de outro sociólogo, Raymundo Faoro, há dois elementos – rancor e zombaria, que fazem parte do imaginário político do brasileiro comum no que tange à lei de um modo geral, evidenciando a falta de um espírito cívico e de uma moral republicana entre nós, tendo como causa a feição espoliativa do empreendimento Português nos Trópicos, afirmando que “ O Estado não é sentido como um protetor dos interesses da população, o defensor das atividades particulares.

Ele será, unicamente, monstro sem alma, o titular da violência, o impiedoso cobrador de impostos, o recrutador de homens para empresas com as quais ninguém se sentirá solidário”²⁵.

É de fundamental importância analisar as ideias do sociólogo do direito, Max Weber²⁶, “para quem a explicação e compreensão dos fenômenos da realidade social concreta não podem ser subsumidos a preceitos normativos ou esquemas analíticos, mas se deve buscar conhecê-los por meio de regularidades observáveis na conduta de agentes”. Tal modo de investigação não lida com o que se deve fazer, mas com a probabilidade de os membros pertencentes a uma comunidade política se conduzirem em conformidade com um sentido atribuído a um ordenamento jurídico.

²⁴ VIANNA *apud* OLIVEIRA, *Ibid.*, p. 78.

²⁵ FAORO *apud* OLIVEIRA, *Ibid.*, p. 85.

²⁶ WEBER, *op cit.*, p. 88.

Enquanto o direito procura, por sua vez, compreender a realidade complexa por sua redução à validade de prescrições normativas de um sistema de leis, a sociologia do direito de Weber quer compreender a realidade da vida que nos rodeia e na qual nos encontramos situados naquilo que tem de específico.

Na perspectiva Weberiana, atores sociais podem se orientar pelas expectativas do comportamento dos outros, pela possibilidade de aprovação ou desaprovação social (convenção) ou pela probabilidade de funcionários do Estado empregarem o uso da força para impor determinada ação ou omissão de acordo com a ordem jurídica impessoal.

Esta abordagem sociológica quer compreender o motivo que possa ter guiado o comportamento humano, e de modo algum aspira prescrever-lhe um sentido correto, sendo que muitas ações (como o cumprimento da ordem jurídica) se orientam não pela força coativa da organização estatal, mas pelo mero sentido de obrigatoriedade, pelo hábito irrefletido ou pela fé cega de um costume tão enraizado que sequer é possível ter consciência dele.

A sociologia da dominação e do direito de Weber promovem uma mudança de paradigma no campo da teoria política e deslocam o eixo de análise dos meios de aquisição e instituição do poder dos dominadores para a crença dos dominados nos fundamentos de legitimidade da autoridade.

Tal pensamento indica que qualquer relação de dominação, em cuja estrutura se encontrem os elementos autorização e autojustificação, é legítima. A dominação legítima, portanto, é percebida numa relação autoritária em virtude de o exercício do poder ser justificado do ponto de vista das pessoas dominadas: os dominados acreditam nos princípios de justificação e conferem autoridade ao poder.

Nesta senda, o eminente sociólogo Alemão afirma que a ordem do dominador influencia de forma tão eficaz as ações dos dominados que eles não orientam sua conduta como destinatários da referida ordem recebida. Ao contrário, agem como se fossem os próprios autores do conteúdo da ordem que obedecem.

6 CONCLUSÃO

Diante dos argumentos expostos nos capítulos precedentes, é inarredável a necessidade de uma legislação mais severa para coibir o comportamento inadequado dos motoristas Brasileiros, dado que a sociedade civil Brasileira possui em seu arcabouço sócio-cultural uma falha neste quesito, ou seja, é um problema estrutural de nossa sociedade, haja vista possuir implicações de cunho social, cultural, ético e moral.

O resultado desse fenômeno em nossa realidade social é uma tragédia sem precedentes para a nossa população, haja vista o número de mortes – especialmente no trânsito – ocasionadas pela irresponsabilidade de muitos motoristas, que insistem em consumir bebidas alcoólicas antes de dirigir.

É possível depreender – após o cotejo entre a legislação de trânsito Brasileira e a de países de primeiro mundo como França, Japão e Estados Unidos -, que tais nações possuem uma legislação de trânsito com sanções mais severas, tendo em vista que o valor pecuniário das multas aplicadas é maior do que o previsto em nosso ordenamento jurídico, assim como o prazo de suspensão da habilitação para dirigir, mesmo após a introdução das Leis 11.705/2008 e 12.760/2012 em nosso texto legal.

Como corolário das penalidades mais brandas, verifica-se uma propensão do motorista Brasileiro ao descumprimento da lei, não obstante o fato de dirigir embriagado ser percebido com grande reprovação pela maioria esmagadora dos cidadãos Brasileiros, conforme ficou demonstrado em estudo sobre a legitimidade das leis no Brasil, dado que há uma correlação inversa entre o receio de sanção e a desobediência às leis.

Constatou-se, ainda, segundo dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, que o número de mortes no trânsito em Estados como Espírito Santo e Rio de Janeiro teve um notório declínio após a implementação das leis ora analisadas, com punições mais drásticas, demonstrando ser esta uma medida preventiva e eficiente para mitigar a conduta de dirigir sob a influência de álcool.

Resta claro que, além do endurecimento das leis, outras medidas precisam ser implementadas, com o envolvimento das escolas, das famílias, da grande mídia e,

acima de tudo, do Estado Brasileiro, através de políticas públicas que sejam eficientes e eficazes, levando ao engajamento de todo o corpo social em prol do combate à violência no trânsito.

Esta mudança de paradigma no cerne da sociedade Brasileira passa por uma disrupção axiológica, através da criação de uma nova consciência coletiva e da internalização dos valores e ideais republicanos, onde a impessoalidade e o respeito às regras são pressupostos básicos.

Apesar da importância das Leis analisadas neste estudo atuarem como um remédio institucional necessário para combater uma doença crônica – o ato de dirigir embriagado, o problema proposto possui causas mais profundas, eminentemente sociais, culturais e valorativas no que tange à legitimidade conferida pela sociedade brasileira às leis vigentes, na medida em que a desobediência às leis é fruto da ausência de espírito público e de uma solidariedade comunal por parte dos cidadãos, que não se sentem respaldados pelo próprio Estado enquanto instituição política responsável pela proteção dos seus interesses.

Logo, só se pode cogitar em uma verdadeira mudança comportamental do cidadão Brasileiro com o restabelecimento de sua confiança em seus legisladores, pois em uma democracia plena todos possuem direitos e deveres assegurados constitucionalmente e observados na *práxis* da vida em sociedade, caso contrário, as leis apenas servirão como instrumentos de diferenciação social e ensejarão uma atitude transgressora e rebelde dos que se acham injustiçados e carecedores de uma representação fidedigna, que tenha como meta a construção de uma sociedade pautada nos ideais de justiça e igualdade.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Arthur Guerra de (Org.). *Álcool e saúde dos brasileiros: panorama*. São Paulo: CISA, 2021. Disponível em: https://cisa.org.br/images/upload/Panorama_Alcool_Saude_CISA2021.pdf. Acesso em: 4 ago. 2021.

BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. 11. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BRASIL. *Lei 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. Diário Oficial da União, Brasília, 20 jun 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm. Acesso em: 15 jun 2021.

_____. *Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012*. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, 20 dez. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm. Acesso em: 10 jun. 2021.

_____. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República.

CAMPOLINA, Sergio Aparecido de Almeida. *Lei seca pelo mundo: direito comparado*. 2016. Disponível em: <https://sergioludugel.jusbrasil.com.br/artigos/352610926/lei-seca-pelo-mundo>. Acesso em: 29 jul. 2021.

CORRÊA, Alessandra. Lei seca nos EUA: como lei de 100 anos atrás ainda influencia relação dos americanos com o álcool. *Bol notícias*. 2019. Disponível em: <https://www.bol.uol.com.br/noticias/2019/02/03/lei-seca-nos-eua-um-seculo-apos-a-era-da-proibicao-centenas-de-localidades-dos-eua-ainda-proibem-a-venda-de-alcool.htm>. Acesso em: 29 jul. 2021.

LEI seca nos Estados Unidos. *Wikipédia*. 26 maio 2021. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lei_Seca_nos_Estados_Unidos. Acesso em: 20 jun. 2021.

OLIVEIRA, Luciano. *Manual de Sociologia Jurídica*. Rio de Janeiro: Vozes, 2015. p. 78.

OLIVEIRA, Fabiana Luci de; CUNHA, Luciana Gross. A legitimidade das leis e das instituições de justiça na visão dos brasileiros. *Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar*, v. 7, n. 2, p. 275-296, jul.-dez. 2017.

PINHEIRO, Sônia Ribeiro. *O impacto da lei nº 12.760/2012 – nova lei seca – no número de acidentes de trânsito com vítimas na região metropolitana da grande vitória nos anos de 2013 a 2016*. 2017. 52 f. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Polícia Militar do Espírito Santo) – Pos-Graduação Lato Sensu em Gestão Pública, Academia de Polícia Militar do Espírito Santo, 2017. Disponível em: <https://pm.es.gov.br/Media/PMES/Monografias/MONOGRAFIA%20%20-%20CAP%20S%C3%94NIA.pdf>. Acesso em: 14 março 2021.

SILVA, Pedro Henrique Carnelave Gomes da. *Lei seca: uma abordagem estatística sobre seus impactos sociais e econômicos*. 2018. 31 f. Monografia (Graduação em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro., Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/8269/1/PHCGSilva.pdf>. Acesso em: 4 maio 2021

WEBER, Max. *Ensaio de sociologia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1963.

WORLD WEALTH ORGANIZATION. *Global status report on road safety 2018*. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>. Acesso em: 29 jul. 2021.