



**CENTRO UNIVERSITÁRIO FAEMA – UNIFAEMA**

**MURILO PALHANO PERTUSSATI**

**(IN)EFETIVIDADE DA LEI SECA EM RONDÔNIA: AVANÇOS, DESAFIOS E  
PERSPECTIVAS**

**ARIQUEMES - RO  
2025**

**MURILO PALHANO PERTUSSATI**

**(IN)EFETIVIDADE DA LEI SECA EM RONDÔNIA: AVANÇOS, DESAFIOS E  
PERSPECTIVAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao curso de Direito do Centro Universitário  
FAEMA – UNIFAEMA como pré-requisito para  
obtenção do título de bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Hudson Carlos Avancini  
Persch.

**ARIQUEMES - RO  
2025**

## FICHA CATALOGRÁFICA

### FICHA CATALOGRÁFICA Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P468i Pertussati, Murilo Palhano.  
(In)efetividade da lei seca em rondônia: avanços, desafios e perspectivas. / Murilo Palhano Pertussati. Ariquemes, RO: Centro Universitário Faema – UNIFAEMA, 2025.  
40 f.  
Orientador: Prof. Me. Hudson Carlos Avancini Persch.  
Trabalho de Conclusão de Curso – Bacharelado em Direito – Centro Universitário Faema – UNIFAEMA, Ariquemes/RO, 2025.  
1. Lei Seca. 2. Fiscalização. 3. Rondônia. 4. Segurança Viária. 5. Trânsito. I. Título. II. Persch, Hudson Carlos Avancini.

CDD 340

**Bibliotecária Responsável**  
Isabelle da Silva Souza  
CRB 1148/11

**MURILO PALHANO PERTUSSATI**

**(IN)EFETIVIDADE DA LEI SECA EM RONDÔNIA: AVANÇOS, DESAFIOS E  
PERSPECTIVAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao curso de Direito do Centro Universitário  
FAEMA – UNIFAEMA como pré-requisito para  
obtenção do título de bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Hudson Carlos Avancini  
Persch.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Me. Hudson Carlos Avancini Persch  
Centro Universitário FAEMA (UNIFAEMA)

---

Prof. Me. Everton Balbo dos Santos  
Centro Universitário FAEMA (UNIFAEMA)

---

Prof. Me. Paulo Roberto Meloni Monteiro Bressan  
Centro Universitário FAEMA (UNIFAEMA)

**ARIQUEMES – RO  
2025**

*Dedico este trabalho aos meus pais, familiares e amigos, que me apoiaram e incentivaram a seguir em frente com meus objetivos.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, em primeiro lugar, a Deus, fonte inesgotável de força, sabedoria e inspiração, que me guiou em cada etapa desta jornada acadêmica. Sem Sua presença constante, os desafios foram maiores e as conquistas menos importantes. A Ele é dedicado este trabalho, fruto de esforço, perseverança e fé.

À minha família, especialmente aos meus pais, meu mais profundo reconhecimento. Seu amor incondicional, apoio incansável e incentivo foram essenciais para que eu chegasse até aqui. Cada palavra de encorajamento e cada gesto de carinho foram fundamentais para que eu me mantive firme diante dos desafios.

Aos meus colegas de curso, que realizaram essa caminhada mais leve e enriquecedora, meus sinceros agradecimentos. Compartilhamos desafios, aprendizados e momentos inesquecíveis, e cada um de vocês contribuiu para o crescimento não apenas acadêmico, mas também pessoal ao longo desses anos.

Por fim, expresso minha gratidão a todos aqueles que, de alguma forma, colaboraram para a realização deste trabalho – professores, amigos e demais pessoas que, direta ou indiretamente, desenvolveram para minha formação. Cada contribuição, conselho e apoio fortaleceram meu conhecimento e alimentaram minha paixão pelo Direito, área na qual espero seguir com dedicação e propósito.

Muito obrigado a todos!

*Quando vou a um país, não examino se há boas leis, mas se as que lá existem são executadas, pois boas leis há por toda a parte.*

*Barão de Montesquieu*

## RESUMO

O presente trabalho abordou a Lei Seca no Brasil e sua aplicação no estado de Rondônia, destacando sua evolução, impacto na segurança viária e desafios na fiscalização. O objetivo geral foi analisar a efetividade da Lei Seca na redução de acidentes de trânsito, enquanto os objetivos específicos incluem compreender sua evolução legislativa, avaliar sua aplicação prática e identificar os desafios enfrentados na sua implementação. A problemática central deste estudo residiu na seguinte questão: apesar do rigor das normas e das deliberações impostas pela Lei Seca, os índices de acidentes relacionados ao consumo de álcool no trânsito continuam expressivos? Isso levanta questionamentos sobre os reais impactos da legislação na conscientização dos condutores, a efetividade das medidas punitivas e o papel da fiscalização na prevenção de infrações. Além disso, buscou investigar a cultura brasileira de consumo de álcool, a facilidade de evasão das blitzes e a percepção da impunidade reduzida para a persistência da embriaguez ao volante, garantindo a eficácia da norma. A justificativa para o estudo residiu na importância da legislação para a preservação de vidas e na necessidade de aprimorar as estratégias de fiscalização para garantir sua efetividade. A pesquisa adotou uma abordagem qualitativa, descritiva e bibliográfica, baseada na análise de legislações, doutrinas e artigos científicos sobre a aplicação da Lei Seca no Brasil e em Rondônia. Os resultados prévios indicaram que, embora a Lei Seca tenha contribuído para a redução dos índices de acidentes relacionados ao consumo de álcool, ainda enfrenta desafios como uma fiscalização insuficiente, uma tentativa de evasão de blitzes e a persistência de uma cultura permissiva ao consumo de álcool antes de dirigir. Concluiu que a aplicação rigorosa da legislação, aliada a campanhas educativas, é essencial para fortalecer sua eficácia e garantir maior segurança no trânsito.

**Palavras-chave:** Lei Seca; Fiscalização; Rondônia; Segurança Viária; Trânsito.

## **ABSTRACT**

*This study addressed the Dry Law in Brazil and its application in the state of Rondônia, highlighting its evolution, impact on road safety and challenges in enforcement. The general objective was to analyze the effectiveness of the Dry Law in reducing traffic accidents, while the specific objectives include understanding its legislative evolution, evaluating its practical application and identifying the challenges faced in its implementation. The central problem of this study resided in the following question: despite the strictness of the rules and deliberations imposed by the Dry Law, do the accident rates related to alcohol consumption in traffic continue to be significant? This raises questions about the real impacts of the legislation on driver awareness, the effectiveness of punitive measures and the role of enforcement in preventing violations. In addition, it sought to investigate the Brazilian culture of alcohol consumption, the ease of evading blitzes and the perception of reduced impunity for persistent drunk driving, ensuring the effectiveness of the law. The justification for the study was the importance of legislation for preserving lives and the need to improve enforcement strategies to ensure its effectiveness. The research adopted a qualitative, descriptive and bibliographical approach, based on the analysis of legislation, doctrines and scientific articles on the application of the Dry Law in Brazil and Rondônia. The preliminary results indicated that, although the Dry Law has contributed to the reduction of accident rates related to alcohol consumption, it still faces challenges such as insufficient enforcement, attempts to evade blitzes and the persistence of a culture that allows drinking before driving. It concluded that strict enforcement of the legislation, combined with educational campaigns, is essential to strengthen its effectiveness and ensure greater traffic safety.*

**Keywords:** Dry Law; Enforcement; Rondônia; Road Safety; Traffic.

## SUMÁRIO

|                                                                                           |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 INTRODUÇÃO .....</b>                                                                 | <b>11</b> |
| <b>2 A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO E SEU IMPACTO NA MOBILIDADE HUMANA .....</b>                  | <b>15</b> |
| 2.1 ORIGENS E DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DO TRÂNSITO .....                                 | 15        |
| 2.2. OS PRIMEIROS VEÍCULOS E O AVANÇO DA MOBILIDADE .....                                 | 16        |
| 2.3. O CRESCIMENTO DO TRÂNSITO NO BRASIL .....                                            | 18        |
| <b>3 DIREITOS E SANÇÕES NO TRÂNSITO .....</b>                                             | <b>20</b> |
| 3.1 CRIMES DE TRÂNSITO E RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR .....                               | 20        |
| 3.3 A IMPORTÂNCIA DA RESPONSABILIDADE NO TRÂNSITO .....                                   | 27        |
| <b>4 A LEI Nº 12.760/12 E SUA APLICAÇÃO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....</b>         | <b>28</b> |
| 4.1 RESPONSABILIDADE DO ESTADO.....                                                       | 29        |
| <b>5 A (IN)EFETIVIDADE DA LEI SECA EM RONDÔNIA: AVANÇOS, DESAFIOS E PERSPECTIVAS.....</b> | <b>32</b> |
| 5.1 AVANÇOS NA APLICAÇÃO DA LEI SECA EM RONDÔNIA .....                                    | 32        |
| 5.2 DESAFIOS NA EFETIVAÇÃO DA LEI SECA .....                                              | 33        |
| 5.3 PERSPECTIVAS PARA A MELHORIA DA LEI SECA EM RONDÔNIA .....                            | 34        |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>                                                         | <b>36</b> |
| <b>REFERÊNCIAS .....</b>                                                                  | <b>38</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

A segurança no trânsito é uma preocupação constante para governos e sociedades em todo o mundo, especialmente quando se trata da relação entre o consumo de álcool e a condução de veículos. No Brasil, a Lei nº 11.705/2008, conhecida como “Lei Seca”, foi renovada com o objetivo de reduzir os acidentes causados pela embriaguez ao volante, estabelecendo tolerância quase zero para o consumo de álcool por motoristas.

Cumprir ressaltar que a legislação trouxe sanções severas, como multas elevadas, suspensão da carteira de habilitação e, em casos mais graves, prisão. Entretanto, apesar dos avanços proporcionados pela norma, o número de acidentes de trânsito relacionados ao álcool ainda é significativo, o que levanta questionamentos sobre a real efetividade da Lei Seca. No estado de Rondônia, onde há um alto índice de ocorrências no trânsito, torna-se essencial analisar a aplicação da norma e seus impactos na segurança viária.

Diante desse cenário, este trabalho tem como objetivo geral analisar a efetividade da Lei Seca na redução dos acidentes de trânsito no Brasil, com ênfase no estado de Rondônia. Para isso, os objetivos específicos incluem: investigar a evolução da legislação e suas mudanças ao longo dos anos; examinar a aplicação prática da norma pelas autoridades pelas responsáveis pela fiscalização; Identificar os desafios enfrentados na implementação e cumprimento da Lei Seca; e compreender o papel da conscientização da população na adesão às normas de trânsito. A partir desse conjunto de objetivos, não busca-se apenas avaliar a eficácia da legislação, mas também propor reflexões sobre possíveis melhorias na fiscalização e nas políticas educativas voltadas para a segurança viária.

A problemática focal deste estudo reside na seguinte questão: mesmo com o sofrimento da legislação e das preferências, por que os acidentes relacionados ao consumo de álcool no trânsito ainda ocorrem em números expressivos? A pesquisa busca descobrir se a efetividade da Lei Seca tem sido comprometida por fatores como falhas na fiscalização, percepção de impunidade por parte dos motoristas, resistência cultural ao cumprimento das normas e estratégias de evasão, como o compartilhamento de informações sobre blitzes em aplicativos de mensagens.

Ademais, questiona-se se as campanhas educativas têm sido suficientes para promover uma mudança de comportamento eficaz entre os condutores, levando à

reflexão sobre a necessidade de novas abordagens para aumentar a adesão à lei e reduzir os índices de infração.

Outro ponto importante a ser analisado é a relação entre a severidade da proteção e o impacto real na redução dos casos de embriaguez ao volante. Muitos estudos indicam que o simples aumento de penas não necessariamente reflete em um maior cumprimento da lei, principalmente se houver falhas na fiscalização. A certeza da segurança parece ser um fator mais relevante do que a gravidade da pena para inibir comportamentos imprudentes. Assim, torna-se pertinente investigar se os motoristas percebem a fiscalização da Lei Seca como eficiente e justa, ou se a sensação de impunidade ainda prevalece, enfraquecendo sua efetividade.

Inobstante isso, o aspecto sociocultural tem grande influência na adesão às normas de trânsito. O Brasil possui uma forte cultura associada ao consumo de bebidas tranquilas em momentos de lazer e socialização. Em muitas situações, beber e dirigir ainda são práticas normalizadas em determinados grupos sociais, o que demonstra a necessidade de que a legislação seja aplicada por medidas educativas mais eficazes. A mudança de comportamento não ocorre apenas por meio da proteção, mas também pelo incentivo à reflexão e conscientização sobre os riscos do álcool ao volante. Neste sentido, é essencial compreender o impacto das campanhas educativas e a forma como são recebidas pela população.

A justificativa para a realização deste estudo baseia-se na importância da Lei Seca como instrumento fundamental para a preservação de vidas e para a redução dos impactos negativos dos acidentes de trânsito, tanto no âmbito social quanto econômico. Acidentes envolvendo motoristas alcoolizados geram custos elevados para o sistema de saúde público, além de causarem sofrimento a vítimas e familiares. No entanto, a eficácia dessa legislação depende não apenas do seu rigor punitivo, mas também da capacidade do Estado em garantir uma fiscalização contínua e eficiente. Dessa forma, este trabalho se torna relevante ao analisar os entraves que dificultam a aplicação plena da norma e ao propor discussões sobre estratégias que possam aprimorar sua efetividade.

Outro fator que justifica esta pesquisa é a necessidade de avaliar as especificidades da aplicação da Lei Seca em Rondônia, um estado que possui características próprias em relação à mobilidade urbana, infraestrutura viária e práticas culturais associadas ao consumo de álcool. A análise local é fundamental para compreender como a legislação tem sido rompida em diferentes regiões do país

e quais desafios são específicos dessa localidade. Além disso, investiga-se há variações na fiscalização entre áreas urbanas e rurais, e se o acesso a meios de transporte alternativos, como táxis e aplicativos de mobilidade, influencia na decisão dos motoristas de dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas.

Para a realização deste estudo, adota-se uma abordagem qualitativa, descritiva e bibliográfica. A pesquisa qualitativa permite uma compreensão mais aprofundada dos fatores que influenciam a efetividade da Lei Seca, enquanto a abordagem descritiva busca detalhar os aspectos da legislação e sua aplicação prática. A metodologia bibliográfica baseia-se na análise de legislações, livros e artigos científicos, estudos de órgãos de trânsito e dados estatísticos sobre as incidências de acidentes relacionados ao consumo de álcool. Essa combinação de métodos possibilita uma avaliação abrangente dos impactos da Lei Seca no Brasil e, mais especificamente, no estado de Rondônia.

Os resultados prévios indicam que, apesar dos avanços proporcionados pela Lei Seca, sua efetividade ainda encontra barreiras significativas. O número de acidentes envolvendo motoristas embriagados, embora tenha diminuído nos primeiros anos após a implementação da norma, ainda representa um problema relevante no cenário do trânsito brasileiro.

Entre os principais desafios estão a fiscalização insuficiente, a dificuldade de comprovação da embriaguez quando o condutor se recusa a realizar o teste do bafômetro, a persistência de uma cultura permissiva ao consumo de álcool antes de dirigir e a percepção de impunidade. Dessa forma, a pesquisa busca contribuir para a discussão sobre a necessidade de aprimoramento das políticas públicas externas à segurança viária e à conscientização dos condutores.

Além disso, os dados apontam que a conscientização da população ainda não atingiu um nível esmagador, o que se reflete no número de infrações registradas. Muitos conhecem a legislação, mas o motorista subestima os riscos de dirigir sob o efeito do álcool, confiando em suas habilidades individuais para evitar acidentes. Isso reforça a importância de campanhas educativas contínuas e inovadoras, que conseguem impactar diferentes faixas etárias e perfis de condutores, promovendo uma mudança real de comportamento.

Por último, este estudo busca apresentar sugestões para o aprimoramento da Lei Seca e sua aplicação, considerando não apenas a fiscalização e a proteção, mas também a necessidade de uma abordagem mais ampla e preventiva. A combinação

de medidas repressivas com políticas de educação para o trânsito pode ser o caminho mais eficaz para garantir que a legislação cumpra seu propósito de salvar vidas e reduzir os danos pela embriaguez ao volante. Dessa forma, espera-se que este trabalho contribua para um debate mais aprofundado sobre o tema e forneça subsídios para a formulação de políticas públicas mais eficazes na promoção da segurança viária no Brasil.

## 2 A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO E SEU IMPACTO NA MOBILIDADE HUMANA

### 2.1 ORIGENS E DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DO TRÂNSITO

Desde os primórdios da civilização, a necessidade de deslocamento sempre esteve presente na vida humana. Com o tempo, essa mobilidade evoluiu para o que hoje conhecemos como trânsito, tráfego ou sistemas de transporte. Inicialmente, a locomoção era exclusivamente pedestre, mas, com o crescimento das sociedades e a necessidade de transporte de cargas mais pesadas, surgiram formas diferentes de deslocamento, utilizando animais e, posteriormente, veículos rudimentares. Assim, o trânsito e a circulação extrapolam o conceito moderno de transporte, sendo parte fundamental da evolução das sociedades humanas (Medeiros Filho, 2013).

Nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, as cidades brasileiras passaram por grandes transformações físicas fruto de mudanças políticas e econômicas ocorridas no Brasil nesse período. O fim da escravidão provocou um êxodo rural, e na cidade, a indústria, que estava se estabelecendo de forma rudimentar no país, começou a absorver essa nova mão-de-obra, que passou a trabalhar urbano, com moradia, em geral, na periferia das grandes cidades. O crescimento das cidades, o surgimento de novos bairros residenciais para a elite que se afastava das áreas centrais onde permaneciam as atividades de trabalho, decerto consolidou o transporte urbano, por bondes, onde já existia e provocava a demanda necessária nas cidades que ainda não possuía este serviço de transporte, para permitir o deslocamento da população para execução das atividades urbanas num tempo menor possível. (Medeiros Filho, 2013, p. 34).

À medida que as civilizações se expandem, torna-se essencial o aprimoramento dos meios de transporte. Para facilitar o transporte de cargas e animais de grande porte, foram desenvolvidos métodos alternativos, como o uso de troncos de árvores rolantes, posteriormente substituídos por carros e veículos de tração animal. Com o avanço das técnicas e da engenharia, surgiram os primeiros meios de transporte impulsionados por força humana e animal, seguidos pelos movidos a vapor, combustão interna e, mais recentemente, eletricidade. Atualmente, os veículos automotores dominam o trânsito urbano e rodoviário, sendo que aqueles movidos por motores elétricos, quando não dependem de fontes externas de energia, também são classificados como automotores (Santos, 2002, p. 28).

Durante a antiguidade e até mesmo nas sociedades primitivas, o transporte terrestre era realizado predominantemente por meio de animais de carga. Em algumas culturas, especialmente nas primeiras organizações tribais, a função de carregar objetos e pertences relembra as mulheres, prática observada em diversos grupos ao longo da história. No entanto, a domesticação de animais como cavalos, camelos, bois e elefantes revolucionou a mobilidade, permitindo que grandes volumes fossem transportados com mais eficiência. No Velho Mundo, cães, bois e cavalos eram amplamente utilizados, enquanto no Novo Mundo, povos indígenas utilizavam cães e lhamas para locomoção e carga. O uso desses animais não apenas facilita a expansão territorial, mas também promove avanços econômicos e sociais. (Santos, 2002, p. 28)

Com o passar dos séculos, o aperfeiçoamento dos meios de transporte levou à criação de veículos mais eficientes. Inicialmente, eram usados trens para deslizar sobre superfícies de gelo e neve, enquanto veículos com rodas eram mais desenvolvidos. A invenção da roda, um dos marcos mais importantes da história da humanidade, impulsionou a construção de estradas e rotas comerciais. Grandes civilizações, como a Romana, perceberam a necessidade de vias estruturadas para facilitar o deslocamento e expandir suas fronteiras. Esse conceito de organização viária influenciou profundamente o planejamento urbano e a infraestrutura dos tempos modernos (Santos, 2002, p. 28).

No período renascentista, o gênio visionário de Leonardo da Vinci projetou uma divisão mais organizada das vias urbanas, fornecendo níveis diferenciados para pedestres e veículos. A sua ideia anterior à separação do tráfego em diferentes alturas, algo que só veio a ser aplicada de forma ampla no século XX (Bramly, 1989). Com o tempo, essa organização se tornou fundamental para garantir a segurança dos cidadãos e evitar acidentes decorrentes do aumento do fluxo de veículos nas cidades.

## 2.2. OS PRIMEIROS VEÍCULOS E O AVANÇO DA MOBILIDADE

“No final do século XIX, os europeus foram os primeiros a projetar e construir veículos motorizados e a vender os primeiros carros, mas foi nos Estados Unidos que a produção em massa foi desenvolvida como o principal constituinte do marketing de massa” (Candelo, 2019, p. 3).

Nos dois lugares, os automóveis iniciais foram adquiridos por pessoas abastadas, entusiastas da inovação, que buscavam se diferenciar e demonstrar seu prestígio (Candelo, 2019). A respeito dos precursores da indústria automobilística, Parissien (2013) observa:

Os homens responsáveis pela criação e desenvolvimento da indústria automotiva foram, em sua maioria, especialistas entusiasmados ou vendedores falantes - ou, como Henry Ford, um pouco dos dois. Muitos dos primeiros pioneiros do setor automotivo eram personagens gigantescos, corretores perpétuos que dirigiam seus carros o mais rápido que podiam e assumiam grandes riscos com o dinheiro de outras pessoas (Parissien, 2013, p. 2).

Para Maricato (2008, p. 37), o advento dos transportes motorizados representou um marco na evolução do trânsito. No século XVIII, o francês Nicolas-Joseph Cugnot, oficial da teoria, projetou um dos primeiros veículos movidos a vapor. Em 1769, sua criação atingiu a velocidade de 4 km/h em uma rua de Paris, mas acabou colidindo com uma árvore, registrando um dos primeiros acidentes automobilísticos da história. Apesar do sucesso inicial, seu trabalho foi essencial para o desenvolvimento de novas tecnologias automotivas. Um ano depois, Cugnot construiu um modelo para o transporte de canhões, mas novamente sofreu um acidente ao tentar fazer uma curva. Essa sequência de eventos resultou na direção de suas orientações por condução perigosa, tornando-se um dos primeiros penalizados por infrações de trânsito.

Foi somente no final do século XIX que os motores tiveram a vitória prática. Em 1885, o alemão Karl Benz colocou nas estradas um veículo equipado com motor de combustão interna, sendo totalmente reconhecido como o "pai do automóvel moderno" (Quintanilha, 2019, p. 320). Contudo, foi somente em 1886, com as inovações de Gottlieb Daimler, que os carros passaram a ser realmente funcionais e prontos para produção em larga escala (Quintanilha, 2019, p. 321). Na mesma época, os irmãos Charles e Frank Duryea, nos Estados Unidos, realizaram uma carruagem motorizada, enquanto Levassor Krebs, na França, projetou um modelo revolucionário chamado Panhard, que circulou o layout básico dos carros modernos (Quintanilha, 2019, p. 322).

Nos Estados Unidos, a produção de automóveis começou a se expandir rapidamente no final do século XIX. Contudo, a grande transformação ocorreu com

Henry Ford, que mostra o potencial do automóvel como meio de transporte acessível e prático. Em 1908, a Ford lançou o famoso Modelo T, que revolucionou a indústria automobilística ao introduzir a produção em série, tornando os veículos mais baratos e populares. Até 1927, foram vendidos cerca de 15 milhões de unidades, consolidando o carro como um elemento essencial da mobilidade moderna (Friebel, 2019, p. 19).

### 2.3. O CRESCIMENTO DO TRÂNSITO NO BRASIL

No Brasil, a evolução do trânsito ocorreu de maneira gradativa, acompanhando a industrialização e o crescimento urbano. A introdução dos primeiros veículos motorizados sofreu a adaptação das infraestruturas viárias, impulsionando a construção de estradas e regulamentações específicas para o tráfego. O primeiro acidente automobilístico registrado no país ocorreu em 1891, quando um veículo movido a vapor, pertencente ao abolicionista José do Patrocínio, colidiu contra uma árvore na estrada da Tijuca, no Rio de Janeiro. No Uruguai, em 1906, foi registrado o primeiro atropelamento fatal na América do Sul, evidenciando os riscos que uma nova tecnologia trazia para pedestres e motoristas (Martins, 2021, p. 55853).

A chamada "Era da Automobilização" teve início em 1908, quando Henry Ford popularizou os veículos motorizados. Em 1927, ao encerrar a produção do Ford T, 15 milhões de automóveis já circulavam pelo mundo. Com o aumento da frota e a popularização do transporte individual, os governos passaram a se preocupar com a segurança no trânsito. No Brasil, essa questão abordada na criação das primeiras normas organizadas em 1928, controla as ações de risco na circulação de pessoas e mercadorias (Friebel, 2019, p. 19).

Com a promulgação do primeiro Código de Trânsito Brasileiro em 1941, iniciou-se um esforço contínuo para melhorar a qualidade do tráfego e reduzir acidentes. A evolução prosseguiu com a criação do Código Nacional de Trânsito em 1966 e sua regulamentação em 1968. Entretanto, o grande marco da modernização das leis de trânsito no país ocorreu com a implementação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1997, legislação que consolidou normas mais específicas e adaptadas às novas realidades da mobilidade urbana. O CTB permanece até os dias

atuais como a principal referência normativa para motoristas, ciclistas e pedestres, buscando garantir um trânsito mais seguro e eficiente (Martins, 2021, p. 55854).

Desta forma, a história do trânsito evidencia uma constante evolução tecnológica e legislativa, motivada pela necessidade de organizar o fluxo de trânsito e reduzir acidentes. A mobilidade continua sendo um dos maiores desafios das sociedades modernas, exigindo políticas públicas específicas para equilibrar o crescimento das cidades com a segurança de seus cidadãos.

### 3 DIREITOS E SANÇÕES NO TRÂNSITO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, responsável pela criação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trouxe diversas inovações à legislação nacional, consolidando regras específicas para a condução de veículos, direitos dos motoristas e regras para infrações. Dentre suas disposições, destaca-se a normatização dos crimes de trânsito, os quais, antes da vigência do CTB, eram regulamentados pelo Código Penal e pela Lei das Contravenções Penais. Com a implementação da nova legislação, os delitos praticados no trânsito passaram a ter definições próprias, estabelecendo de forma mais clara os casos em que há conduta criminosa e suas respectivas punições (Brasil, 1997).

No entanto, a adoção de novas regras não significou a revogação total das normas anteriores. O CTB trouxe uma abordagem mais detalhada, mas sua interpretação ainda depende da análise de conceitos jurídicos essenciais, como a distinção entre dolo e culpa. A correta aplicação dessas normas é construída a partir da investigação, ou seja, das decisões judiciais que, ao longo do tempo, ajudam a definir os critérios para aplicação das avaliações conforme cada situação concreta.

#### 3.1 CRIMES DE TRÂNSITO E RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR

De acordo com o disposto no art. 291 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 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).

No contexto jurídico, um crime pode ser entendido de diferentes formas. Do ponto de vista material, considera-se crime toda conduta humana, ativa ou omissiva, que cause dano ou exponha um bem jurídico protegido a perigo. Sob o aspecto formal, o crime é qualquer ação tipificada como tal na legislação penal, desde que também seja antijurídica e reprovável. O CTB classifica os crimes de trânsito com base na forma de conduta do agente, podendo ser dolorosos ou culposos.

O dolo ocorre quando o condutor tem intenção deliberada de cometer uma infração ou assume deliberadamente o risco de causalidade. Esse conceito pode ser dividido em duas categorias: dolo direto, quando “o agente quer praticar a conduta descrita na norma incriminadora penal” (Garcete, 2022, p. 74), e dolo eventual, quando o “agente tem consciência de que sua conduta pode ocasionar o resultado proibido. Pode agir ou deixar de agir” (Garcete, 2022, p. 76). Um exemplo clássico de dolo eventual ocorre quando um motorista dirige em alta velocidade em uma via movimentada, ciente de que pode causar um acidente, mas mesmo assim prossegue com sua conduta perigosa.

Segundo José Henrique Pierangelli (2007, p. 27), no dolo eventual, “o agente aceita o risco da causação do resultado, demonstrando um total desprezo para com a vida alheia: se a morte dele ocorrer, que me importa, azar dele”.

Por outro lado, segundo o art. 18, II, do Código Penal brasileiro, o crime culposo é caracterizado “quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia” (Brasil, 1940). A imprudência para Paulo Queiroz (2011, p. 246) “é uma expressão muito ampla que abrange tanto a negligência como a imperícia, mas que decorre de um ato comissivo (ativo) arriscado e que vem causar um evento danoso” a alguém. como deixar de revisar os freios do veículo, resultando em acidentes por falha mecânica. A negligência está associada à missão de cuidados essenciais, como deixar de revisar os freios do veículo, resultando em acidentes por falha mecânica.

Já a imperícia ocorre quando o motorista não possui habilidade ou conhecimento técnico adequado para dirigir o veículo de forma segura, comprometendo sua capacidade de evitar acidentes. Conforme preconiza Maria Helena Diniz (2011, p. 740), “a imperícia pode existir na seara médica e decorre de

um despreparo técnico e intelectual do médico, atuando sem saber o que deveria saber ou deixando de observar certas técnicas necessárias ao sucesso do procedimento realizado”.

### 3.2 CONDUTAS QUE CARACTERIZAM CRIMES DE TRÂNSITO

O art. 4º do Código determina que “os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I” (Brasil, 1997). Deste modo, o Anexo I define veículo automotor como todo

veículo a motor de propulsão a combustão, elétrica ou híbrida que circula por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas, compreendidos na definição os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico). (Brasil, 1997).

Neste interím, ao condutor do veículo, “são necessários exames de aptidão física e mental, sobre a legislação de trânsito (por escrito), noções de primeiros socorros (conforme regulamentação do CONTRAN) e de direção em via pública” (Capez, 2023, p. 295). O indivíduo que for aprovado nos testes para obtenção da habilitação receberá uma permissão para dirigir, válida por um ano. Após esse prazo, a carteira definitiva será concedida, desde que não tenha cometido infrações de natureza grave ou gravíssima, nem tenha reincidido em infrações de nível médio.

De acordo com o art. 292, do Código de Trânsito Brasileiro, “a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta isolada ou cumulativamente com outras penalidades” (Brasil, 1997). Para tanto, “a suspensão pressupõe permissão ou habilitação já concedida, enquanto a proibição se aplica àquele que ainda não obteve uma ou outra, conforme o caso” (Capez, 2023, p. 295).

Os crimes de trânsito podem envolver tanto condutas ativas quanto omissivas. Um motorista que realiza ultrapassagens arriscadas ou ignora as regras de trânsito pode ser enquadrado em crimes culposos caso provoque um acidente. Da mesma forma, um condutor que opta por ignorar a necessidade de manutenção do seu

veículo e, em razão disso, causar um acidente, pode ser responsabilizado por negligência.

Outro exemplo de crime culposo é a falha na prestação de socorro após um acidente. Se um condutor se envolver em uma investigação e, mesmo sem riscos pessoais, deixar de auxiliar a vítima, pode ter sua pena aumentada. A legislação também prevê agravantes para motoristas que, no exercício de sua profissão – como motoristas de transporte público ou de carga –, cometem infrações graves que resultem em danos a terceiros.

No entendimento de Fernando Capez (2023, p. 295-296):

Nos crimes de homicídio culposo e lesões corporais culposas praticados na condução do veículo automotor, direção em estado de embriaguez, violação de suspensão ou proibição e participação em competição não autorizada (racha), a lei prevê expressamente a aplicação dessas penas conjuntamente com a pena privativa de liberdade e, em alguns casos, concomitantemente também com a pena de multa. Nos demais crimes, em que não há previsão específica de pena de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação, tais penalidades poderão ser aplicadas apenas quando o réu for reincidente na prática de crime previsto no Código, sem prejuízo das demais sanções cabíveis. Não se vislumbra, entretanto, hipótese em que essa pena seja aplicada isoladamente.

Nesta senda, nota-se que, a legislação estabelece que, em determinados crimes de trânsito, como homicídio e lesões corporais culposas, condução sob efeito de álcool, descumprimento de suspensão do direito de dirigir e participação em rachas, a penalidade de suspensão ou proibição da habilitação deve ser aplicada juntamente com a prisão e, em alguns casos, também com multa. Já para outros crimes que não possuem essa previsão específica, a penalidade pode ser imposta apenas quando houver reincidência em infrações previstas no Código de Trânsito. No entanto, a suspensão ou proibição do direito de dirigir nunca é aplicada de forma isolada, sempre sendo combinada com outras sanções legais.

Dispõe o art. 302, caput, do Código de Trânsito Brasileiro: “Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor. Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor” (Brasil, 1997). Conquanto, o § 3º acrescenta que, “se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e

suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor” (Brasil, 1997).

A distinção entre as penas demonstra que a legislação considera dirigir embriagado uma conduta mais grave, pois aumenta significativamente o risco de acidentes fatais. Assim, o art. 302 busca punir de maneira proporcional a gravidade da infração e desestimular comportamentos irresponsáveis no trânsito.

Ademais, o art. 304 do CTB dispõe que “deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública”. E atribui a Pena - detenção, “de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave” (Brasil, 1997). Essa norma tem como objetivo reforçar a responsabilidade dos motoristas no trânsito, garantindo que vítimas de acidentes recebam atendimento imediato, o que pode ser essencial para sua sobrevivência e recuperação. Além disso, busca desencorajar atitudes de indiferença e fuga, promovendo um trânsito mais seguro e solidário.

Sobre a fuga do local do acidente, o art. 305 do CTB aduz que “afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída. Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa” (Brasil, 1997). Essa infração busca coibir a evasão de motoristas que, por medo das consequências legais, deixam de cumprir o dever de prestar socorro e de colaborar com as autoridades para o esclarecimento dos fatos. Além de representar uma violação à ética e à responsabilidade no trânsito, a fuga pode dificultar a assistência às vítimas e comprometer a investigação do acidente.

Vale destacar que a configuração desse crime não depende da existência de vítimas ou danos graves, mas sim da intenção do condutor de se esquivar das responsabilidades decorrentes do evento. Dessa forma, o artigo 305 reforça a necessidade de condutas responsáveis e transparentes no trânsito, promovendo um ambiente mais seguro e justo para todos os envolvidos (Brasil, 1997).

O crime de embriaguez ao volante está previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e ocorre quando um condutor dirige um veículo sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que cause dependência. A lei estabelece como critério objetivo a concentração de álcool igual ou superior a 0,3 miligrama por litro de ar alveolar (no teste do bafômetro) ou seis decigramas por litro de sangue (Brasil, 1997).

A pena para esse crime é de detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição do direito de dirigir. Além disso, a infração é considerada gravíssima e sujeita o condutor a penalidades administrativas, como apreensão do veículo e pagamento de multa elevada (Brasil, 1997).

O objetivo da norma é coibir a condução de veículos por motoristas sob efeito de álcool ou drogas, uma vez que essa conduta reduz reflexos, prejudica a coordenação motora e aumenta significativamente o risco de acidentes. O crime de embriaguez ao volante não exige que o motorista esteja dirigindo de forma perigosa ou que ocorra um acidente; basta que seja constatada a quantidade mínima de álcool no organismo para que a infração seja caracterizada. Isso reflete a preocupação do legislador com a segurança viária e a proteção da vida no trânsito.

O artigo 307 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o motorista que desrespeitar a suspensão ou proibição de dirigir imposta anteriormente estará cometendo um crime de trânsito. A penalidade prevista inclui detenção de seis meses a um ano, multa e uma nova imposição da suspensão ou proibição pelo mesmo período determinado inicialmente (Brasil, 1997).

Essa infração demonstra desobediência às determinações legais e reforça a necessidade de cumprimento das penalidades impostas, garantindo que condutores que tiveram seu direito de dirigir suspenso não voltem a transitar de forma irregular, colocando em risco a segurança viária.

O artigo 308 do CTB trata da participação em competições não autorizadas, popularmente conhecidas como "rachas". A prática de disputar corridas ou exibir manobras arriscadas em vias públicas sem autorização coloca em risco a vida de pedestres, passageiros e outros motoristas (Brasil, 1997).

A pena para esse crime varia de seis meses a três anos de detenção, além de multa e suspensão ou proibição do direito de dirigir. Caso a conduta resulte em lesões corporais graves ou morte, as punições são agravadas. O objetivo da norma é coibir condutas irresponsáveis que transformam vias públicas em pistas de corrida, aumentando significativamente o risco de acidentes fatais (Brasil, 1997).

Já o artigo 309 do CTB prevê punição para quem dirige sem possuir permissão ou habilitação, desde que, ao fazê-lo, exponha a segurança viária a riscos concretos. A pena prevista é de detenção de seis meses a um ano ou multa (Brasil, 1997).

Essa infração visa punir não apenas a condução irregular de veículos, mas também a imprudência que pode causar acidentes devido à inexperiência ou falta de

conhecimento das normas de trânsito. O artigo busca reforçar a importância da formação de condutores e a necessidade de cumprir os requisitos legais para dirigir de forma segura (Capez, 2023, p. 334).

O Código de Trânsito Brasileiro também prevê penalidades para crimes específicos que envolvem comportamentos irresponsáveis e perigosos no trânsito. O artigo 310 trata do crime de entrega de veículo a uma pessoa não habilitada, estabelecendo que o condutor que entregar um veículo a alguém que não possua permissão ou habilitação para dirigir comete uma infração. A penalidade para esse crime é de detenção, de seis meses a um ano, além de multa. Essa norma visa impedir que veículos sejam conduzidos por pessoas sem a formação necessária para garantir a segurança no trânsito, prevenindo acidentes e infrações (Brasil, 1997).

O artigo 311, por sua vez, aborda o excesso de velocidade em locais onde a legislação determina limites rigorosos. Em determinadas vias, como áreas urbanas e regiões escolares, o controle da velocidade é essencial para preservar a vida. Quem excede esses limites e coloca em risco a segurança das pessoas comete um crime, sendo sujeito a penas de detenção, de seis meses a um ano, ou multa. O objetivo dessa norma é garantir que os motoristas respeitem os limites estabelecidos para condições específicas da via, prevenindo acidentes causados pela imprudência no excesso de velocidade (Brasil, 1997).

Já o artigo 312 trata da fraude no procedimento apuratório, ou seja, o crime relacionado a tentar manipular ou falsificar os resultados de investigações ou provas em acidentes de trânsito ou infrações. Isso pode envolver a falsificação de documentos, testemunhos ou a manipulação de elementos que seriam usados para apurar a responsabilidade no evento. A pena para esse crime inclui detenção de seis meses a dois anos, além de multa. Esse tipo de fraude compromete a integridade do processo judicial e impede que a justiça seja feita, prejudicando não apenas as vítimas, mas também a confiança no sistema legal (Brasil, 1997).

A severidade das penas busca coibir comportamentos de risco e conscientizar os motoristas sobre a responsabilidade no trânsito. A intenção do legislador ao suportar as punições foi criar um ambiente mais seguro nas vias públicas, prevenindo acidentes e reduzindo as taxas de mortalidade decorrentes da imprudência ao volante.

### 3.3 A IMPORTÂNCIA DA RESPONSABILIDADE NO TRÂNSITO

É fundamental que todos os motoristas tenham consciência de que a condução de um veículo envolve riscos e exige responsabilidade. O trânsito seguro não depende apenas da aplicação de leis, mas também do comportamento individual de cada condutor. A busca pela legislação equilibra a proteção para condutas imprudentes com medidas educativas, que podem mudar a cultura da irresponsabilidade ao volante.

A adoção de práticas mais rigorosas na fiscalização, como a Lei Seca, e o fortalecimento de campanhas de conscientização têm contribuído para a redução de acidentes, embora ainda haja desafios a serem superados. A cultura de impunidade, por vezes presente em alguns segmentos da sociedade, precisa ser combatida para garantir que a legislação cumpra seu papel de proteção à vida e à integridade física dos cidadãos.

Dessa forma, a evolução das normas de trânsito reflete a necessidade contínua de adaptação das leis às mudanças sociais e tecnológicas. A aplicação eficaz das previsões no CTB, aliada a uma fiscalização eficiente e campanhas educativas, é essencial para garantir um trânsito mais seguro e reduzir o número de vítimas de acidentes nas vias brasileiras.

#### **4 A LEI Nº 12.760/12 E SUA APLICAÇÃO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

A Lei nº 12.760/2012 introduziu mudanças significativas no Código de Trânsito Brasileiro, especialmente no que diz respeito às infrações relacionadas à condução de veículos sob efeito de álcool e outras substâncias psicoativas. Essa legislação consolidou o entendimento de que dirigir embriagado pode configurar tanto infração administrativa quanto crime, dependendo das circunstâncias do caso (Brasil, 2012).

O Brasil passou a considerar a embriaguez ao volante como crime apenas com a instituição do Código de Trânsito de 1997 (Lei nº 9.503/1997). Desde então, alterações pontuais foram feitas para aprimorar a regulamentação e endurecer as penalidades.

Uma das principais inovações trazidas pela Lei nº 12.760/2012 foi a ampliação dos meios de prova para a comprovação do crime e da infração administrativa. Agora, além do teste de alcoolemia, podem ser utilizados exames clínicos, vídeos e testemunhos, garantindo ao condutor o direito à contraprova (Brasil, 2012).

Outra mudança relevante foi a remoção da expressão "na direção de via pública" do artigo 306 do Código de Trânsito. Anteriormente, apenas a condução sob efeito de álcool em vias públicas era considerada crime. Com essa alteração, a penalização pode ocorrer independentemente do local, abrangendo propriedades privadas, áreas rurais e espaços fechados (Brasil, 2012).

A condução sob influência de substâncias psicoativas representa um grande risco para a segurança viária. Estatísticas demonstram que o consumo de álcool está presente em uma parcela significativa dos acidentes de trânsito, tornando-se um problema de grande relevância para a sociedade.

Para a configuração da infração administrativa, não é necessária a comprovação de um nível específico de álcool no organismo. Basta a constatação da alteração da capacidade psicomotora do condutor. Já para a caracterização do crime previsto no artigo 306 do CTB, é preciso demonstrar essa alteração por meio de exames técnicos, testemunhos ou outros meios admitidos em direito (Brasil, 2012).

A legislação também prevê que o condutor pode se recusar a realizar exames para comprovar a embriaguez, com base no princípio da não autoincriminação. No

entanto, essa recusa não o exime de penalidades administrativas, como multa e suspensão do direito de dirigir.

Dessa forma, a Lei nº 12.760/2012 reforça a segurança no trânsito ao ampliar os meios de comprovação da embriaguez ao volante e endurecer as penalidades. Seu objetivo principal é a proteção da coletividade, prevenindo acidentes e incentivando uma conduta mais responsável por parte dos condutores, contribuindo para um ambiente viário mais seguro para todos (Brasil, 2012).

Além das penalidades já mencionadas, a legislação também prevê agravantes para os casos em que o condutor embriagado se envolva em acidentes com vítimas. Nesses casos, a pena pode ser aumentada, podendo incluir reclusão, dependendo da gravidade do ocorrido. Essa medida busca desestimular condutas irresponsáveis e garantir maior rigor na punição dos infratores (Brasil, 2012).

Outro ponto importante da reforma legislativa foi a introdução de campanhas educativas sobre os perigos da combinação entre álcool e direção. O poder público tem investido em ações de conscientização, utilizando diversos meios de comunicação para alertar a população sobre os riscos e as consequências legais da embriaguez ao volante. (Brasil, 2012)

Além disso, os órgãos de fiscalização passaram a atuar de maneira mais rigorosa na aplicação da lei. A realização de operações de blitz para a verificação do estado dos condutores tornou-se mais frequente, garantindo um controle mais eficaz sobre a aplicação das normas de trânsito. Isso reforça a ideia de que a legislação não apenas estabelece regras, mas também assegura mecanismos para sua efetiva implementação.

Por último, é essencial destacar que a eficácia da Lei nº 12.760/2012 depende não apenas da aplicação de penalidades, mas também da conscientização e do comprometimento da sociedade. A adoção de uma cultura de respeito às normas de trânsito e de valorização da segurança viária é fundamental para garantir um trânsito mais seguro para todos os cidadãos.

#### 4.1 RESPONSABILIDADE DO ESTADO

A responsabilidade do Estado na gestão do trânsito está intrinsecamente ligada à participação cidadã e ao compromisso governamental com a melhoria

contínua desse sistema. A cooperação entre governo e sociedade civil é essencial para tornar as políticas públicas mais eficazes, promovendo um ambiente de respeito às normas e direitos de mobilidade. O fortalecimento das instituições democráticas contribui para a consolidação de um sistema de trânsito seguro, equitativo e eficiente.

O discurso político voltado ao trânsito deve alinhar-se às demandas sociais, garantindo que as transformações necessárias alcancem a realidade da população. A precarização das condições de vida da maioria dos cidadãos evidencia a urgência de mudanças estruturais. Moisés (1995, p. 77) destaca que esse paradoxo pode levar à "deslegitimação ou desconsolidação democrática", especialmente em democracias em desenvolvimento como a brasileira. Dessa forma, a identidade e a sobrevivência do regime dependem de esforços contínuos para estimular o engajamento social e a evolução das políticas públicas.

A ausência do Estado em processos participativos fortalece práticas políticas ultrapassadas, favorecendo interesses restritos em detrimento do bem comum. Nesse contexto, políticas públicas que promovam educação, mobilidade, moradia e o direito de ir e vir tornam-se essenciais para a construção de uma sociedade mais justa (Bresser-Pereira, 1999, p. 88). Além disso, a inserção ativa da sociedade civil na formulação de decisões políticas reforça a democracia, promovendo um equilíbrio entre crescimento econômico e desenvolvimento social.

A participação cidadã nos processos decisórios permite resgatar o princípio de que o poder emana do povo e deve servir a seus interesses. A sociedade civil organizada, composta por empresas, entidades públicas não estatais, cidadãos, ONGs e movimentos sociais, desempenha um papel crucial na reforma estrutural do Estado. A implementação de espaços de diálogo entre governo e sociedade fortalece o compromisso democrático e a transparência na gestão pública.

O bom funcionamento do governo está diretamente relacionado ao direito dos cidadãos de atuar nos domínios de interesse público. O Estado, ao derivar sua autoridade dos indivíduos, deve priorizar a proteção da integridade física, patrimonial e da liberdade de seus cidadãos. Andrade (2023) aponta que a função primordial do governo inclui medidas de conscientização sobre trânsito, preservação da vida e defesa contra ameaças externas e crimes.

Dentre as funções acessórias do Estado, destacam-se a manutenção do sistema judiciário para julgamento de delitos e resolução de disputas de maneira imparcial. O objetivo do governo, nesse sentido, é garantir a segurança e a liberdade

dos indivíduos. Como observado por Nobre (2007, p. 88), "o fim da lei não é restringir, mas preservar a liberdade", sendo a legalidade um elemento essencial para a manutenção da ordem e da harmonia social.

No que se refere à atuação estatal na esfera penal, esta deve ser a última alternativa para a resolução de conflitos. O Direito Penal deve ser aplicado estritamente nos casos em que não há possibilidade de solução por outros ramos do ordenamento jurídico (Nucci, 2011). A legislação penal apenas se justifica quando há uma infração legal expressamente tipificada, garantindo, assim, a proteção dos cidadãos contra o arbítrio estatal (Masson, 2011).

A Constituição Federal estabelece os bens jurídicos passíveis de proteção penal, servindo como parâmetro para a definição de crimes e penas (Brasil, 1988). A segurança pública, por sua vez, emerge como um direito fundamental, cuja preservação exige a atuação direta do Estado. Nota-se que a insegurança surge diante de ameaças ou atos de violência que afetam o bem-estar da coletividade. Assim, a intervenção estatal torna-se indispensável para assegurar a ordem e o respeito às garantias individuais.

Nesse cenário, a governança eficiente do trânsito e da segurança pública depende da integração entre Estado e sociedade. Medidas preventivas, como campanhas educativas e políticas de urbanização, são fundamentais para reduzir conflitos e promover a mobilidade segura. Além disso, a descentralização administrativa e a valorização da participação popular na formulação de políticas de trânsito são estratégias indispensáveis para aprimorar a qualidade de vida da população.

Diante desses desafios, a responsabilidade do Estado deve ser compreendida como um compromisso contínuo com o bem-estar social. A implementação de programas eficazes de infraestrutura, fiscalização e educação para o trânsito reforça a cidadania e a democracia. Dessa forma, o fortalecimento institucional e a ampliação dos canais de diálogo garantem uma governança mais transparente e voltada às necessidades da sociedade.

## **5 A (IN)EFETIVIDADE DA LEI SECA EM RONDÔNIA: AVANÇOS, DESAFIOS E PERSPECTIVAS**

A Lei Seca, instituída para reduzir os índices de acidentes de trânsito relacionados ao consumo de álcool, tem sido objeto de diversas análises no estado de Rondônia. Apesar dos avanços alcançados, ainda existem desafios significativos que comprometem sua plena efetividade. Este capítulo se propõe a analisar os progressos obtidos, os principais entraves enfrentados e as perspectivas para a melhoria da aplicação da legislação no estado.

### **5.1 AVANÇOS NA APLICAÇÃO DA LEI SECA EM RONDÔNIA**

Desde sua implementação, a Lei Seca trouxe mudanças significativas na fiscalização e punição de condutores que dirigem sob efeito de álcool. Em Rondônia, operações integradas entre órgãos de trânsito, como a Polícia Militar e o Detran, intensificaram a abordagem e o uso do bafômetro, resultando na redução de acidentes em determinados períodos. Além disso, campanhas educativas foram promovidas para conscientizar a população sobre os riscos da condução alcoolizada, colaborando para uma mudança gradual de comportamento.

Outro avanço importante foi a criação de delegacias especializadas e unidades móveis de fiscalização, que possibilitam maior agilidade na autuação e detenção de motoristas infratores. A parceria entre o poder público e entidades privadas também tem contribuído para a disseminação de informações sobre os perigos da combinação entre álcool e direção. Dados estatísticos indicam que, nos primeiros anos de vigência da lei, houve uma queda considerável nos índices de acidentes fatais causados por embriaguez ao volante, demonstrando a relevância das medidas adotadas.

Além disso, o uso de tecnologias avançadas na fiscalização, como câmeras inteligentes e drones, tem sido cada vez mais explorado para monitoramento e autuação de infratores. O aumento da rigidez das penalidades impostas também tem demonstrado eficácia, uma vez que motoristas flagrados dirigindo sob efeito de álcool enfrentam punições severas, como multas elevadas, suspensão da carteira de habilitação e até mesmo detenção em casos mais graves.

Por fim, a conscientização da sociedade sobre a importância da Lei Seca tem avançado, principalmente entre os jovens motoristas, que passaram a adotar alternativas mais seguras, como transporte por aplicativo e caronas organizadas. Esse fator demonstra que a legislação tem influenciado mudanças comportamentais, ainda que graduais.

Importante frisar que, a Operação "Lei Seca" realizada pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran-RO) tem como objetivo combater a prática de dirigir sob efeito de álcool, visando reduzir o número de acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados. No contexto dessa operação, que ocorreu simultaneamente em todo o território nacional no mês de fevereiro de 2025, o Detran-RO conduziu abordagens em cinco municípios do estado de Rondônia: Porto Velho, Ariquemes, Jaru, Cacoal e Rolim de Moura. Durante a operação, foram realizadas 1.017 abordagens com a utilização de etilômetros, resultando na constatação de 86 casos de embriaguez. Desses, 41 foram classificados como crimes, pois apresentaram uma concentração de álcool no sangue superior a 0,33 mg/dl, conforme determinado pela legislação vigente (Berno, 2025, *on-line*).

Esse número de abordagens e constatação de infrações levanta questões sobre a (in)eficiência da "Lei Seca" em Rondônia, especialmente no que diz respeito à eficácia das ações de fiscalização no controle da embriaguez ao volante. Embora a operação tenha tido um impacto significativo na detecção de motoristas alcoolizados, a persistência desse comportamento ilícito sugere que a medida, embora necessária, talvez não seja suficiente para promover uma mudança duradoura nos hábitos dos motoristas e, conseqüentemente, uma redução considerável no número de acidentes no estado.

Assim, o presente estudo busca analisar os aspectos que envolvem a aplicação dessa lei em Rondônia, avaliando tanto suas falhas quanto suas potencialidades, a fim de propor alternativas que possam aprimorar a sua efetividade no combate aos sinistros causados pela embriaguez ao volante.

## 5.2 DESAFIOS NA EFETIVAÇÃO DA LEI SECA

Apesar dos avanços, Rondônia ainda enfrenta dificuldades na plena efetivação da Lei Seca. A falta de fiscalização contínua, o número reduzido de agentes de trânsito e a ausência de equipamentos suficientes para aplicação do

bafômetro comprometem a regularidade das operações. Além disso, a cultura da impunidade e a resistência de parte da população em aderir às normas de trânsito representam entraves significativos. Questões jurídicas também se tornam um desafio, com motoristas recorrendo a brechas legais para evitar punições, o que enfraquece a efetividade da norma.

Outro ponto crítico é a disparidade na aplicação da legislação entre municípios. Enquanto em algumas cidades rondonienses a fiscalização é rigorosa e constante, em outras a aplicação da lei é mais branda, o que resulta em desigualdade no cumprimento das normas. A carência de infraestrutura, como delegacias e unidades móveis suficientes para cobrir todo o estado, também contribui para a dificuldade de garantir a eficácia da fiscalização.

Além disso, há o desafio do consumo de álcool em eventos populares e festas regionais, onde a fiscalização se torna ainda mais complexa. Em períodos festivos, como carnaval e festas tradicionais, o aumento do consumo de bebidas alcoólicas exige um reforço operacional que muitas vezes não é suficiente para coibir condutas ilícitas. Dessa forma, a fiscalização eventual acaba não sendo suficiente para mudar o comportamento dos motoristas a longo prazo.

Outro desafio relevante é a baixa adesão de estabelecimentos comerciais às campanhas de conscientização. Muitos bares e restaurantes ainda não adotam medidas para coibir o consumo excessivo de álcool por motoristas, como a oferta de transporte alternativo ou restrições na venda de bebidas para clientes que aparentam embriaguez. Essa falta de comprometimento do setor comercial também prejudica os esforços de prevenção.

Por fim, a resistência cultural à fiscalização intensa também se apresenta como um problema. Há uma parcela da população que encara as operações da Lei Seca como uma forma de perseguição ou arbitrariedade, o que dificulta a aceitação das normas e reduz a colaboração dos motoristas durante abordagens.

### 5.3 PERSPECTIVAS PARA A MELHORIA DA LEI SECA EM RONDÔNIA

Para que a Lei Seca alcance maior eficácia em Rondônia, algumas medidas podem ser adotadas. O fortalecimento das operações de fiscalização, com o aumento do contingente policial e melhor distribuição de equipamentos, é essencial. Além disso, campanhas educativas mais frequentes e abrangentes podem contribuir

para a mudança de mentalidade dos motoristas. A implementação de penas mais rigorosas e maior celeridade nos processos administrativos e judiciais também pode desestimular a reincidência. Ademais, o uso de tecnologias avançadas na fiscalização, como câmeras inteligentes e análise de padrões de comportamento, pode tornar a aplicação da lei mais eficiente e justa.

Outra perspectiva importante é a ampliação das parcerias entre o poder público e instituições privadas para o financiamento de campanhas educativas e aquisição de novos equipamentos para fiscalização. Investimentos em treinamentos especializados para agentes de trânsito também são necessários para garantir que a aplicação da lei seja realizada de maneira eficiente e padronizada em todo o estado.

Além disso, a implementação de programas de reabilitação para motoristas infratores pode ser uma alternativa viável para reduzir a reincidência. Medidas como cursos obrigatórios de conscientização e atendimento psicológico podem contribuir para a mudança de comportamento dos condutores.

Outra estratégia promissora é o incentivo ao uso de transporte alternativo e seguro, como transporte público eficiente e acessível, além de descontos em aplicativos de mobilidade para motoristas que optam por não dirigir após consumir álcool. Iniciativas como a oferta de estacionamentos para veículos de aplicativos em eventos e estabelecimentos comerciais também podem incentivar esse comportamento responsável.

Por fim, a criação de políticas públicas voltadas para a prevenção do consumo de álcool antes da condução, como a promoção de alternativas seguras de transporte, pode ser um fator determinante para a efetividade da Lei Seca em Rondônia. Campanhas que incentivem o uso de transporte por aplicativo, táxis e caronas solidárias podem ser fundamentais para reduzir os índices de acidentes e salvar vidas. A conscientização permanente, aliada à aplicação rigorosa da lei, poderá garantir resultados mais expressivos na segurança do trânsito no estado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões apresentadas ao longo deste trabalho permitiram compreender a evolução do trânsito e seu impacto na mobilidade humana, bem como a legislação pertinente e os desafios enfrentados na sua aplicação, com ênfase na Lei nº 12.760/12 e sua efetividade no estado de Rondônia. A partir da análise histórica do trânsito, verificou-se que o aumento da circulação de veículos trouxe consigo a necessidade de regulamentação e medidas de controle para garantir a segurança viária e reduzir a ocorrência de infrações e acidentes.

No que se refere aos direitos e sanções no trânsito, ficou evidente a importância da responsabilidade do condutor, uma vez que a imprudência e a negligência figuram entre os principais fatores de acidentes. As penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro são essenciais para coibir práticas infracionais, reforçando a necessidade de fiscalização eficaz e de medidas educativas.

A Lei nº 12.760/12, conhecida como Lei Seca, representa um marco no combate à direção sob efeito de álcool, aumentando a rigidez das penalidades e ampliando os meios de fiscalização. Entretanto, a pesquisa revelou que sua efetividade varia conforme a estruturação dos órgãos fiscalizadores e a conscientização da população.

No contexto de Rondônia, verificou-se avanços na aplicação da Lei Seca, sobretudo com o aumento de operações de fiscalização e campanhas educativas. Todavia, ainda persistem desafios significativos, como a falta de recursos para ampliação das fiscalizações, dificuldades na comprovação do consumo de álcool e a resistência social à aplicação das sanções.

Diante desse panorama, percebe-se a necessidade de aperfeiçoamento da Lei Seca em Rondônia, com o fortalecimento da estrutura de fiscalização, a ampliação de campanhas de conscientização e a revisão de mecanismos legais para garantir maior efetividade na punição de infratores. Dessa forma, espera-se contribuir para a redução dos índices de acidentes de trânsito causados pela embriaguez ao volante e para a promoção de um trânsito mais seguro para todos os cidadãos.

Ademais, verificou-se que a educação para o trânsito é um fator determinante na redução de infrações e na construção de uma cultura de segurança viária. A

implementação de programas educativos nas escolas e a realização de campanhas permanentes são estratégias fundamentais para formar condutores mais conscientes e responsáveis.

Também se constatou a necessidade de aprimoramento das condições das vias urbanas e rodovias, visto que a infraestrutura precária contribui para a ocorrência de acidentes. Investimentos em sinalização, iluminação e melhorias no pavimento são medidas essenciais para a segurança viária.

Outro aspecto relevante abordado foi a atuação dos órgãos fiscalizadores. O fortalecimento das políticas públicas de trânsito passa pela capacitação de agentes e pelo uso de tecnologias mais eficientes para fiscalização e monitoramento das infrações.

A integração entre os diferentes entes governamentais e a sociedade civil também se mostrou essencial para a consolidação de uma política eficaz de segurança viária. A cooperação entre estado, municípios e instituições privadas pode resultar em soluções mais abrangentes e eficientes para os desafios enfrentados.

Conclui-se, por último, que a redução da violência no trânsito requer um esforço conjunto, envolvendo medidas legislativas, investimentos em infraestrutura, educação para o trânsito e fiscalização rigorosa. Somente por meio dessa abordagem multifacetada será possível garantir um trânsito mais seguro e responsável para todos os cidadãos.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Karen Raiana De Moraes. **A embriaguez ao volante e suas implicações na legislação de trânsito brasileira: análise das políticas públicas de prevenção**. Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Goiânia-GO: 2023. Disponível em:

<https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/handle/123456789/6955>. Acesso em: 30 mar. 2025.

BERNO, Geovani. **Rondônia participa de ação nacional da Lei Seca para conscientizar população e reduzir sinistros**. DETRANRO, 2025. Disponível em:

<https://www.detran.ro.gov.br/post/3130/2025/2/4/rondonia-participa-de-acao-nacional-da-lei-seca-para-conscientizar-populacao-e-reduzir-sinistros/>. Acesso em: 30 mar. 2025.

BRAMLY, Serge. **Leonardo da Vinci**. 3a ed. Rio de Janeiro, Imago, 1989.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 30 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de Dezembro de 1940**. Código Penal. Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1940. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm). Acesso em: 30 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 23 de setembro de 1997. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 28 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 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. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12760.htm). Acesso em: 30 mar. 2025.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Gestão de Pessoas em Organizações Públicas**. atual. Caxias do Sul, RS: EducS, 1999.

CANDELO, Elena. **Marketing Innovations in the Automotive Industry: Meeting the Challenges of the Digital Age**. Turin: Springer, 2019.

CAPEZ, Fernando. **Legislação Penal especial**. 18 ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023.

DINIZ, Maria Helena. **O Estado atual do Biodireito**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

FRIEBEL, Nicolas Gimenis. **Análise dos fatores que levaram a Tesla a ser referência mundial no mercado automobilístico**. Trabalho de conclusão de curso. Programa de Graduação em Publicidade e Propaganda da Escola de Comunicação, Artes e Design – Famecos. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul: 2021. Disponível em: [chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.pucrs.br/dspace/bits/tream/10923/26596/1/2021\\_2\\_nicolas\\_gimenis\\_friebel\\_tcc.pdf](chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.pucrs.br/dspace/bits/tream/10923/26596/1/2021_2_nicolas_gimenis_friebel_tcc.pdf). Acesso em: 30 mar. 2025.

GARCETE, Carlos Alberto. **Homicídio: Aspectos penais, processuais penais, Tribunal do Júri e feminicídio**. 2. Ed. ver, atual e ampl. São Paulo: Thompson Reuters Brasil, 2022.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. **Revista Ciência & Ambiente**, Santa Maria, n. 37, p. 5-12, jul/dez. 2008. Disponível em: <https://erminiamaricato.files.wordpress.com/2012/09/revista-ciencia-eambiente.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2025.

MARTINS, Marcelo Adriano N. Curso de Especialização de Agente da Autoridade de Trânsito, beneficiando a carreira das praças da Polícia Militar do Paraná  
Specialization Course for Transit Authority Agent, benefiting the career of the squares of the Military Police of Paraná. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 6, p. 55851-55866, 2021.

MASSON, Cléber Rogério. **Direito Penal esquematizado – Parte Geral**. v.1. 5.ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2011.

MEDEIROS FILHO, José Estevam de. **...e o bonde a burro foi implantado: um ícone de modernidade da cidade da Parahyba no final do século XIX**. 2013. 189 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013. Disponível em: [https://ppgau.ufba.br/sites/ppgau.ufba.br/files/tese\\_jose\\_estevam\\_de\\_medeiros\\_filho.pdf](https://ppgau.ufba.br/sites/ppgau.ufba.br/files/tese_jose_estevam_de_medeiros_filho.pdf). Acesso em: 28 mar. 2025.

MOISÉS, J. A. **Os Brasileiros e a Democracia: Bases Sócio-Políticas da Legitimidade Democrática**. São Paulo: Ática, 1995.

NOBRE, Thiago Lacerda. **A falência da segurança pública nos estados e a atuação das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem**. São Paulo: Malheiros, 2007.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal**: 3 ed. rev. atual. e ampl. 2. tir. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

PARISSIEN, Steven. ***The Life of the Automobile: A New History of the Motor Car***. Nova Iorque: Thomas Dunne Books, 2013.

PIERANGELLI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**. v. 2. 2 ed. São Paulo: RT, 2007.

QUEIROZ, Paulo. **Direito penal: parte geral**. 7. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

QUINTANILHA, Sergio Robinson. O automóvel como não lugar: construindo um significado para o fetiche da mercadoria, do jornalismo esportivo ao jornalismo automotivo. **Revista Alterjor**, v. 22, n. 2, p. 317-336, 2020.

SANTOS, João Almeida. História do transporte rodoviário. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, v. 1, n. 1, p. 27-32, 2002.

**DISCENTE:** Murilo Palhano Pertussati

**CURSO:** Direito

**DATA DE ANÁLISE:** 31.03.2025

## **RESULTADO DA ANÁLISE**

### **Estatísticas**

Suspeitas na Internet: **9,59%**

Percentual do texto com expressões localizadas na internet [△](#)

Suspeitas confirmadas: **7,64%**

Confirmada existência dos trechos suspeitos nos endereços encontrados [△](#)

Texto analisado: **95,61%**

*Percentual do texto efetivamente analisado (frases curtas, caracteres especiais, texto quebrado não são analisados).*

Sucesso da análise: **100%**

*Percentual das pesquisas com sucesso, indica a qualidade da análise, quanto maior, melhor.*

Analisado por Plagius - Detector de Plágio 2.9.6  
segunda-feira, 31 de março de 2025

## **PARECER FINAL**

Declaro para devidos fins, que o trabalho do discente MURILO PALHANO PERTUSSATI n. de matrícula **26492**, do curso de Direito, foi aprovado na verificação de plágio, com porcentagem conferida em 9,59%. Devendo o aluno realizar as correções necessárias.

Assinado digitalmente por: ISABELLE DA SILVA SOUZA  
Razão: Responsável pelo documento  
Localização: UNIFAEMA - Ariqueme/RO  
O tempo: 01-04-2025 15:13:46

**ISABELLE DA SILVA SOUZA**  
**Bibliotecária CRB 1148/11**  
Biblioteca Central Júlio Bordignon  
Centro Universitário Faema – UNIFAEMA