

LEI SECA EM CUIABÁ: O PERFIL DO INFRATOR E AS MEDIDAS PREVENTIVAS DE TRÂNSITO

Diego John Guindani Silva¹

Lucas Maciel²

Diva Maria de Oliveira Mainardi³

RESUMO

Esta pesquisa objetiva identificar o perfil do infrator flagrado conduzindo veículo automotor sob a influência de álcool nas operações da Lei Seca em Cuiabá entre os anos de 2015 a 2019. Entendemos que, uma vez identificado o perfil do infrator, seja possível fortalecer o trabalho já existente em relação às medidas educativas e preventivas de trânsito. O problema desta pesquisa se dá no seguinte questionamento: qual seria o perfil do infrator flagrado conduzindo veículo automotor sob a influência de álcool nas operações Lei Seca em Cuiabá? Uma vez que inexistem trabalhos acadêmicos dedicados à identificação deste tipo de perfil específico, estamos diante de uma pesquisa exploratória de caráter qualitativo e quantitativo, além de descritivo, fundamentada em fontes documentais da operação Lei Seca em Cuiabá.

Palavras-chave: Lei Seca - perfil do infrator - medidas preventivas - trânsito.

ABSTRACT:

This research aims to identify the profile of the violator caught driving a motor vehicle under the influence of alcohol in Dry Law operations in Cuiabá from 2015 to 2019. We understand that, once identified the profile of the violator, it is possible to strengthen the work already existing in relation to educational and preventive traffic measures. The problem of this research is the following question: what would be the profile of the violator caught driving a motor vehicle under the influence of alcohol in the Dry Law operations in Cuiabá? Since there are no academic papers devoted to identifying this specific profile type, we are facing an exploratory research of qualitative and quantitative character, as well as descriptive, based on documentary sources of the Dry Law operation in Cuiabá.

Keyword: Dry Law - violator profile - preventive measures - traffic.

¹ Capitão da PMMT, Especialista em Gestão de Segurança Pública pela APMCV/PMMT.

² Capitão da PMMT, Especialista em Gestão de Segurança Pública pela APMCV/PMMT.

³ Coronel da reserva da PMMT, Doutora em Educação pela UNIMEP-SP.

INTRODUÇÃO

Se analisássemos a produtividade das Operações Lei Seca, desde a sua implementação em Cuiabá-MT, com o advento do termo de cooperação técnica interinstitucional nº052/2014/SESP/MP, até o presente momento, verificaríamos que os registros de alcoolemia ao volante, mais precisamente a tipificação criminal do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, em seu artigo 165, qual seja, conduzir veículo automotor sob a influência de álcool, são indiferentes e constantes, sob uma média perene, ainda que as operações tenham sido realizadas em dias, horários e locais diversos.

Isso pode significar que apenas as ações fiscalizatórias não seriam suficientes para inibir o comportamento que o artigo 165 do CTB gostaria de evitar, uma vez que os prejuízos provocados por acidentes onde fora constatado o efeito de álcool no condutor são consideráveis, não apenas para o infrator, como também para o Estado, em especial aos gastos na área da saúde pública.

Após a análise de todo esse contexto fica o questionamento: Seria possível identificar um perfil do infrator, tal que pudesse orientar as ações preventivas de trânsito, a ponto de direcionar as ações correlacionadas a operação Lei Seca e alcançar uma mudança deste comportamento indesejado? A resposta a essa pergunta, oriunda da análise primária dos inquéritos policiais, dos últimos 5 anos, da Delegacia Especializada em Delitos de Trânsito (DELETRAN), estão adiante, como resultado dessa pesquisa.

Acreditamos que a identificação deste perfil infrator dos condutores flagrados nas Operações Lei Seca em Cuiabá possa servir de instrumento para se chegar a melhores resultados no que diz respeito à prevenção e todo seu desdobramento previsto desde a implantação da Operação em Cuiabá.

ABORDAGEM HISTÓRICA DA OPERAÇÃO LEI SECA NO BRASIL

Abordar um tema tão salutar como a fiscalização de trânsito no que tange o aspecto do consumo de álcool e condução de veículos automotores nos remete a uma breve abordagem histórica dos fatores que desencadearam os processos de

implantação da Lei Federal Brasileira nº 11.705/2008. Obviamente, toda essa movimentação foi motivada não apenas pelo clamor social em ver políticas públicas que visassem a prevenção de acidentes e aumento da punibilidade aos infratores de fato aplicadas, mas também pela percepção do legislador em criar mecanismos mais efetivos de controle e que possibilitassem, antes de mais nada, a diminuição do número de mortes no trânsito e a economia dos cofres públicos com gastos oriundos dos crimes dessa esfera. Tomando como referencial a 18ª Emenda Constitucional Americana de 1920, com a mesma denominação de “Lei Seca”, que possuía como principais objetivos o combate ao alto índice criminal a época, restringido pontualmente a comercialização de bebidas alcoólicas, nossa lei tupiniquim de 2008, por sua vez, não trazia a proibição total do consumo de bebidas alcoólicas, no entanto, trazia as delimitações circunstanciais de sua ingestão, e como carro chefe abordavam limites quantitativos aceitáveis de consumo de bebidas alcoólicas somados a condução de veículos automotores e a sua comercialização no âmbito federal.

Ora, todo processo inicial de implantação trouxe alguns questionamentos à baila que, conforme SOUZA (2012), " mostram como a Lei 11.705/08 trouxe diversos pontos obscuros sobre o aspecto constitucional". Nessa seara, compreendemos como o autor evidencia como os elementos modificadores do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), infringem o princípio constitucional da razoabilidade e o princípio da não autoincriminação, ambos adotados pela normativa brasileira. Com o advento de promulgação, a Lei Federal nº 11.705, de 19 de julho de 2008, observamos como suas particularidades alteravam as compreensões de sua abrangência educativa, uma vez que potencializavam seu aspecto punitivo mais severo, conforme se vê:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei No 9.053 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

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

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

§ 2º . Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.⁴

Podemos constatar que logo no seu bojo inicial, a “Lei Seca” objetivava trazer maior severidade aos flagrados conduzindo veículos automotores sob influência de álcool, uma vez que o clamor social por políticas públicas nessa área do trânsito brasileiro almejava que medidas fossem tomadas e, que acima de tudo, trouxessem resultados efetivos para a vida do cidadão. Ainda nos dispositivos que alteravam a normativa, observamos que o rigor era algo fundamental para que se alcançassem os resultados esperados, principalmente àqueles oriundos do art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme observamos:

II - O caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Infração - gravíssima;

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

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

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

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

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos.⁵

Sem atingirmos a esfera do filosófico, torna-se imprescindível analisar que, apesar de todos os avanços alcançados pela normativa supracitada, sua manifestação mais efetiva conseguiu ser alcançada apenas no ano de 2012, com o advento da Lei nº 12.760/2012, conhecida como a “Nova Lei Seca”. Esta, além de trazer muito mais severidade, teve no embrião de sua formatação o anseio de corrigir divergências da norma anterior, das quais destacamos como mais significativa a ocorrida no artigo

⁴ BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acessado em 24/10/2016.

⁵ BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acessado em 24/10/2016

306 do CTB, não engessando o agente fiscalizador quanto a comprovação do estado de embriaguez, ocasionando em melhor enquadramento dentro do nosso ordenamento jurídico. A particularidades dessas alterações foram significativas, como se vê:

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.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.⁶

Percebemos como o legislador visa tornar a norma mais severa, principalmente nos casos de reincidência, mostrando que a nova formatação da lei desburocratiza vários fatores fiscalizatórios, proporcionando de fato que a lei surta os efeitos desejados, principalmente no quesito punitivo. Ora, isso fica evidente não apenas pelo conteúdo já citado, mas também na esfera da suspensão do direito de dirigir, que a princípio é de doze meses, podendo chegar a vinte e quatro meses em caso de reincidência. Analisarmos como a potencialização dos efeitos fiscalizatórios, desde a implementação da Lei Seca, proporcionaram um aumento exponencial dos índices de controle, principalmente de mortes no trânsito, nos leva aos dados fornecidos pelo Ministério da Saúde, no último balanço do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM). Dentro da pesquisa, constatou-se uma diminuição de cerca de 14% do número de mortes por acidentes de trânsito, e tal estudo, aliado ao realizado pelo Centro de Pesquisa e Economia de Seguro (CPES), que projetou a proporção da abrangência da lei desde sua promulgação, onde esta teria evitado a morte de cerca de 40.700 pessoas e a invalidez permanente de outras 235 mil, ressaltando como a punição mais severa impacta diretamente na violência no trânsito.

⁶ BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acessado em 24/10/2016.

Derradeiramente, não podemos no privar de citar as modificações realizadas no ano de 2016, pela ocasião da Lei Nº 13.281, que dentre as mais diversas alterações realizadas dentro do CTB, trouxe algumas agravantes e adicionais singulares ao artigo 165, conforme observamos:

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos. 165-A, 282-A, 312-A e 319-A:

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração - gravíssima;

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

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.⁷

Notamos que o legislador busca fechar lacunas que causavam uma série de embaraços nos processos fiscalizatórios, aumentando não apenas a abrangência da lei, mas todo o impacto causado por ela, principalmente nos valores pecuniários. Ora, fica evidente que, desde sua formatação inicial, a Lei Seca foi se moldando não apenas dentro da realidade dos mecanismos de fiscalização e das necessidades específicas almejadas pelo CTB, mas também procurou enquadrar-se principalmente nas outorgas da Carta Magna, sem deixar de abarcar cada peculiaridade de seu escopo. É salutar que o efeito punitivo, principalmente o de suspensão do direito de dirigir e todos os rigores atrelados aos valores financeiros das multas aplicadas, são os fatores preponderantes para o sucesso da lei, deixando sua faceta educacional e dos bancos escolares quase que num segundo plano, ocasionando numa prevenção potencializada unicamente pelo receio da constatação crime, mostrando que apesar do sucesso dos mais de dez anos de sua promulgação, ainda existe muito espaço para o crescimento da Lei Seca no nosso país.

⁷ Idem.

A OPERAÇÃO LEI SECA EM CUIABÁ

Tal como fora observado no cenário nacional, as demandas por políticas públicas que fossem efetivas na redução de mortes no trânsito e no combate as negligências existentes a época oriunda do consumo de álcool e condução de veículos automotores, alavancaram em Mato Grosso a necessidade de se mobilizar e criar mecanismos para a aplicação da Lei 11.705/08. Nisso, houve uma mobilização das autoridades locais, dos diversos âmbitos, no intuito de discutir ações e verificar a aplicabilidade dos preceitos fiscalizatórios em nossa região, que culminaram no termo de cooperação técnica interinstitucional nº052/2014/SESP/MP. Este documento, que contou com a participação e inclusão das instituições de fiscalização locais quase que na totalidade, proporcionou uma sistematização não apenas das ações de controle, mas também delimitou os campos de atuação na área preventiva, principalmente os destinados à educação para o trânsito, uma vez que objetivavam adotar medidas de curto, médio e longo prazo na seara do trânsito das terras de Rondon. Dentro do que fora proposto pelo termo de cooperação, eram componentes os seguintes órgãos, conforme se vê:

Comando de Polícia Militar através do Batalhão de Trânsito Urbano e Rodoviário da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso- BPMTUR/ PMMT, o Corpo de Bombeiros Militar de Mato Grosso- BM/MT, a Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito - DELETRAN/ PJC, Secretaria de Mobilidade Urbana- SEMOB, Perícia Oficial de Identificação Técnica de Mato Grosso- POLITEC/MT, Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso- DETRAN MT, Ministério Público do Estado de Mato Grosso - MP/MT.⁸

A proposta não apenas elucidava quem seriam os atores da aplicação da Lei Seca, mas também destrinchava a atuação de cada órgão, elucidando o papel fundamental e indispensável para a real aplicabilidade da norma. Dentro das respectivas esferas de competências, o documento proporcionou uma divisão de tarefas, onde coube então a Polícia Militar do Estado de Mato Grosso a

⁸ Termo de Cooperação Técnica nº052/2014, firmado entre Detran/MT e Secretaria de Estado de Segurança Pública. http://www.iomat.mt.gov.br/?edi_id=2924&%3bpage=20. Acessado dia 31/10/16.

operacionalização do projeto, coordenando as atividades terra, em conjunto com as demais instituições, conforme observamos:

“Realizar abordagem dos condutores, fiscalização dos documentos de porte obrigatório, condições de trafegabilidade do veículo e do condutor, realizar o teste do etilômetro e averiguar o preenchimento completo do comprovante do teste realizado”.⁹

Ainda sobre as definições previstas no termo, elas demandavam obrigações as demais instituições componentes, delimitando principalmente a parte logística da operação. Na formatação inicial, cabia ao Departamento de Trânsito Estadual (DETRAN) a disponibilização logística de materiais, desde a parte de mobília básica para ser levada ao teatro da operação, até a parte documental de preenchimento, além do fornecimento de veículos para transporte de servidores e de remoção de veículos apreendidos na operação. Quanto as demais instituições, observamos demandas específicas que visavam o melhor aproveitamento em cada área de atuação, assim como se vê:

“A delegacia especializada de delitos de trânsito confecciona os Boletins de Ocorrência atinentes as infrações aos tipos penais da Lei 9.503/97, praticadas no transcorrer da Operação; Perícia Oficial de Identificação Técnica Disponibilização de Perito Oficial Médico Legista para as ações de fiscalização; Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Mato Grosso Auxiliar os trabalhos de educação para o trânsito e divulgação do Projeto. O Ministério Público fiscaliza a aplicação das leis, legalidade e efetividade dos procedimentos de fiscalização realizados nas operações e a defesa da sociedade. Secretaria de Mobilidade Urbana Realizar apoio no controle do tráfego e interdições necessárias para a realização da operação e Realizar a remoção dos veículos”.¹⁰

Da sua formatação, até os dias atuais, o termo de cooperação técnica interinstitucional nº052/2014/SESP/MP não sofreu alterações relevantes, vigorando praticamente com o mesmo escopo, contando apenas com a adesão do Sistema Penitenciário de Mato Grosso no ano de 2019, o que demonstra o sucesso da parceria entre as instituições no processo de fiscalização para o trânsito. Ainda assim, torna-se de suma importância ressaltar que, apesar dos excelentes índices fiscalizatórios, que

⁹ Idem.

¹⁰ Termo de Cooperação Técnica nº052/2014, firmado entre Detran/MT e Secretaria de Estado de Segurança Pública. http://www.iomat.mt.gov.br/?edi_id=2924&%3bpage=20.

serão abarcados no decorrer deste trabalho, em sua faceta educacional, a Operação Lei Seca em Cuiabá ainda não atingiu os níveis esperados.

Muito disso se deve ao fato de que, por ser tratar de matéria subjetiva e de longo prazo, a educação para o trânsito, diretamente ligada a Lei Seca, desde sua formatação foi aplicada de maneira secundária e sem motivação científica local. Logo, muito dos êxitos inerentes a atividade hoje no nosso estado se devem ao fato de que a Operação Lei Seca alcançou as mais diversas camadas da sociedade, principalmente em Cuiabá, e a aplicação de todos os rigores desde sua formatação em 2014 criaram uma aura punitiva que outorgou aos motoristas se adequarem a norma principalmente pela certeza da fiscalização e posterior punição, e não pela compreensão educacional e humana das necessidades basilares de não se conciliar álcool e condução veicular.

Como atores deste cenário operacional, devemos sim potencializar nossas ações de fiscalização, sem, no entanto, efetivar medidas preventivas e de educação que possam proporcionar, num médio e longo prazo, uma conscientização da população local, que apesar de todo sucesso da aplicabilidade da norma, ainda convive com as negligências e uma série de casos de crime em nossas vias oriundos da combinação nefasta entre álcool e trânsito.

EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO E AS MEDIDAS PREVENTIVAS

Notoriamente a educação é citada pela maioria dos teóricos como a chave do sucesso de qualquer processo efetivo de mudança. E para compreendermos como se faz todo esse processo, precisamos primeiro entender a essência do termo e seu desdobramento. As definições mais elementares sobre a educação e sua real significância, podem ser observadas pela maneira na qual elas influenciam gerações.

A Educação é o conjunto de ações e de influências exercidas voluntariamente por um ser humano sobre um outro ser humano, em princípio por um adulto sobre um jovem, e orientada para um fim que consiste na formação no ser jovem de

disposições de várias espécies, correspondentes aos fins aos quais, advinda a maturidade, ele está destinado.¹¹

Aprimorando o raciocínio da temática, debater educação e seu papel modificador nos leva a considerações sobre a real promoção de desenvolvimento do indivíduo exposto ao processo educacional, preparando-o para uma inserção adequada na sociedade. Este viés pedagógico se manifesta principalmente na relação entre o educador e o educando, e seu êxito está intimamente ligado a motivação de ambos atores, impulsionados pelo alcance mútuo de metas correlacionadas, proporcionando uma reformulação da realidade na qual estão inseridos.

Educação e conhecimento são dimensões da existência humana, diferentes e inseparáveis. Etimologicamente, educar traz duas significações: “conduzir”, “mover” e “extrair”, “desenvolver”. A primeira está predominantemente ligada à atividade de informar, instruir, em sentido amplo. A segunda, à atividade de formar, humanizar. Ambas não se separam da questão do conhecer: o trabalho pedagógico se faz como circulação e também produção de conhecimento, nas conversações em que os sujeitos de constituem, assim como recriam a realidade.¹²

Do que fora observado, e se é que se torna possível definir tecnicamente a educação, podemos considerar que está se trata de um processo gradual e profundo de desenvolvimento de competências e habilidades de um indivíduo, abarcando seus critérios físicos, morais e intelectuais, sendo objetivada principalmente pela real inserção do ser humano na sociedade em todas suas camadas de relação, conforme observado:

Ninguém escapa da educação. Em casa, na rua, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos todos nós envolvemos pedaços da vida com ela: para aprender, para ensinar, para aprender-e-ensinar. Para saber, para fazer, para ser ou para conviver, todos os dias misturamos a vida com a educação (...) A educação pode existir livre e, entre todos, pode ser uma das maneiras que as pessoas criam para tornar comum, como saber, como ideia, como crença, aquilo que é comunitário como bem, como trabalho ou como vida. A educação é, como outras, uma fração do modo de vida dos grupos sociais que a criam e recriam, entre tantas outras invenções de sua cultura, em sua sociedade.¹³

¹¹ ÉTÉVÉ, Philippe; CHAMPY, Christiane (Dir.). Dictionnaire encyclopédique de l'éducation et de la formation. 2. ed. Paris: Nathan, 1998, p.21.

¹² ANTONIO, Severino. Uma nova escuta poética da educação e do conhecimento: diálogos com Prigogine, Morin e outras vozes. São Paulo: Paulus, 2009, p. 16.

¹³ BRANDÃO, Carlos Rodrigues. O Que é Educação. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981, p. 116.

Após compreendermos a real importância da educação no contexto geral de aprendizado e a maneira na qual ela influencia o papel do indivíduo na sociedade na qual ele está inserido, podemos então navegar pelo contexto histórico de sua manifestação na área do trânsito. E apesar do desdobramento educacional remontar desde a formação primitiva da sociedade, no que se refere a trânsito, sua participação remonta a meados dos anos 50, mostrando que até praticamente a metade do século passado, pouco era feita na temática.

Foi apenas com o advento do grande crescimento no número de acidentes de trânsito e conseqüentemente um grande aumento de vidas perdidas em decorrência destes acidentes, que as autoridades começaram então a procurar alguma maneira de mudar esse quadro tão danoso, surge então a educação para o trânsito, que se inicia primeiramente nos Estados Unidos e Inglaterra, sendo estes, os pioneiros nas tratativas dessa problemática desde o surgimento dos veículos automotores. (RODRIGUES, 2007). Nota-se que a educação para o trânsito não objetivava capacitar o indivíduo para que este pudesse contribuir para um trânsito mais pacífico e organizado. Fica evidente apenas o caráter disciplinador, frisando nos rigores da lei para então coibir os abusos praticados pelos condutores. E justamente nesse período, países como Japão, França e Austrália colocam a segurança viária como segurança nacional e passam a tratá-la de maneira mais técnica e humana, atrelando uma legislação rigorosa a prática educacional de trânsito, buscando a mudança de cenário nacional (IDEM,2007). Curiosamente, podemos perceber que as nações em pauta, vislumbraram a necessidade de exercer papel mais efetivo de controle, partindo de que apenas disseminar os princípios ideológicos não surtiriam os efeitos necessários, culminando em leis que mostrassem o interesse do Estado em resolver os problemas viários e medidas preventivas que envolvessem todo o contexto educacional, utilizando de várias instituições nesse contexto, uma alusão peculiar aos mecanismos de controle estatal, conforme se vê:

Da mesma maneira, mas inversamente, devemos dizer que, em si mesmos, os Aparelhos Ideológicos de Estado funcionam de um modo massivamente prevalente pela ideologia, embora funcionando secundariamente pela repressão,

mesmo que no limite, mas apenas no limite, esta seja bastante atenuada, dissimulada ou até simbólica. Não há aparelho puramente ideológico.¹⁴

Nosso país, seguindo então essa tendência mundial de controle viário, começa efetivamente a ver seus efeitos a partir dos anos 60, com a efetivação da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, criando a Semana Nacional de Trânsito, buscando atingir todos os cidadãos principalmente pelas propagandas de rádio e televisão, disseminando então toda ideologia educacional a época oriunda da educação para o trânsito (IDEM,2007). Apesar da clara intenção do legislador em fomentar a educação em todos os âmbitos, abarcando desde o ensino fundamental até os bancos universitários, em face do artigo 76 do CTB, fica perceptível uma sub preocupação com a temática, tendo seu enfoque apenas na semana de trabalhos supracitada, culminando numa exploração secundária.

É salutar que atualmente muito pouco ainda é feito na área de educação para o trânsito, e isso é fruto da ausência de políticas públicas que auxiliem os preceitos já existentes na esfera de estudos. Nota-se que por mais moderno que possa ser considerado o código de trânsito brasileiro, políticas educacionais preventivas voltadas a área não devem ser frisadas apenas nos bancos de formação de condutores, necessitando ramificar de fato seu enfoque aos bancos escolares e acadêmicos, uma vez que a construção cultural, conforme abordado no início deste subtema, resulta de um processo gradual e intenso, para que criamos de fato um ambiente mais humano e seguro em nossas vias.

METODOLOGIA DE TRABALHO

Ao ser ofertada a oportunidade de escolher o tema do trabalho de conclusão de curso, pensamos na Lei Seca de imediato em razão de termos trabalhado na área de trânsito e por ela adquirido afinidade. Reconhecemos a importância do trânsito e o seu impacto na segurança pública por uma série de fatores, dentre eles o orçamento dispendido pelo Estado na área da saúde pública em

¹⁴ ALTHUSSER, L. *Ideologia e aparelhos ideológicos de Estado*. 3ª. ed. Lisboa: Editorial Presença/Martins Fontes, 1980, p. 121.

consequência dos acidentes de trânsito provocados pelo consumo de bebida alcoólica aliado à direção veicular. Não por acaso, o histórico frequente dessas ocorrências gerou a necessidade do endurecimento do Código de Trânsito Brasileiro e o atual modelo de atuação da Lei Seca, com cunho fortemente repressivo.

Aliada a esse contexto, percebemos a carência de pesquisas científicas sobre o tema, em especial no que se refere ao levantamento ou identificação do perfil do infrator de trânsito que ignora a legislação em vigor e pratica o crime de conduzir veículo automotor sob a influência de álcool. Tal carência foi evidenciada quando, em um dos primeiros atos do presente Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, ao aprendermos junto ao Centro de Desenvolvimento e Pesquisa da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso a utilizar as ferramentas disponíveis no meio virtual para buscar nos bancos de dados acadêmicos a publicação de artigos e monografias para a base de novas produções científicas, pouca coisa fora encontrada sobre a Lei Seca ou menos ainda sobre o perfil do infrator.

Portanto o presente artigo se trata de uma pesquisa exploratória que busca compreender um aspecto social ainda não elucidado, qual seja, o perfil do infrator. Assim, temos que:

(...) os estudos exploratórios, geralmente, são úteis para diagnosticar situações, explorar alternativas ou descobrir novas ideias. Esses trabalhos são conduzidos durante o estágio inicial de um processo de pesquisa mais amplo, em que se procura esclarecer e definir a natureza de um problema e gerar mais informações que possam ser adquiridas para a realização de futuras pesquisas conclusivas.¹⁵

Logo, unimos o impacto da pesquisa como possível meio de se propor alternativas para a diminuição dos crimes de trânsito relacionados ao consumo de álcool e suas consequências, a falta de pesquisas sobre o tema e o interesse e a afinidade pessoais dos discentes pesquisadores como fatores motivacionais para a consecução do presente trabalho acadêmico de conclusão de curso. Por essas razões, dispusemo-nos a executar as tarefas adiante descritas.

Tratando-se de trabalho científico, reconhecemos que a pesquisa precisava estar agarrada à realidade e ao contexto em que se encontrava inserida. Passados

¹⁵ OLIVEIRA, Maxwell Ferreira de. Metodologia científica: um manual para a realização de pesquisas em Administração. Catalão: UFG, 2011, p. 21.

aproximadamente cinco anos desde a implantação da Lei Seca em Cuiabá, o registro criminal, como retrato da realidade, tornou-se o nosso guia. E pelo tema ser um tanto teórico, com recortes da realidade, a forma de pesquisa adotada foi a qualitativa por “preocupar-se em analisar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano”.¹⁶ Dessa forma, o tema exigiu pouca base introdutória. “Não se admitem regras precisas, como problemas, hipóteses e variáveis antecipadas, e as teorias aplicáveis deverão ser empregadas no decorrer da investigação”.¹⁷ Não quisemos limitar as possibilidades da pesquisa por acreditarmos que ela poderia ter múltiplas aplicações sob diferentes paradigmas. Logo deixamos alguns aspectos em aberto para um melhor direcionamento no final.

Na pesquisa qualitativa, primeiramente faz-se a coleta dos dados a fim de poder elaborar a “teoria de base”, ou seja, o conjunto de conceitos, princípios e significados. O esquema conceitual pode ser uma teoria elaborada, com um ou mais constructos. Desse modo, faz-se necessário correlacionar a pesquisa com o universo teórico.

A finalidade da pesquisa científica não é apenas a de fazer um relatório ou descrição dos dados pesquisados empiricamente, mas relatar o desenvolvimento de um caráter interpretativo no que se refere aos dados obtidos.¹⁸

A construção teórica deste artigo buscou o conhecimento já existente e, na ausência deste, como descrito anteriormente, imprimimos nossa visão pessoal aliada à experiência profissional e aos resultados principais alcançados. A pesquisa documental foi de fundamental importância no sentido de dar luz ao que mais esperávamos encontrar, qual seja, o perfil do infrator ou ao menos o seu possível delineamento.

Na prática, foi realizada pesquisa bibliográfica de trabalhos já existentes para verificar se algo já havia sido produzido sobre o tema e a forma como esse processo se deu. Depois buscamos a legislação em vigor para determinarmos o contexto nacional da Lei Seca no Código de Trânsito Brasileiro e o contexto estadual, com a menção do termo de cooperação técnica publicado pela Secretaria de Estado

¹⁶ LAKATOS, Eva Maria e MARCONI, Marina de Andrade. Metodologia Científica. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2009, p. 269.

¹⁷ LAKATOS, Eva Maria e MARCONI, Marina de Andrade. Metodologia Científica. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2009, p. 271.

¹⁸ Idem, p. 272.

de Segurança Pública. Este termo definiu a implantação da Lei Seca em Mato Grosso, descrevendo a forma de atuação e quem dela participa.

Deste contexto extraímos as operações realizadas em Cuiabá no período de 2015 a 2019 e utilizamos como fonte de dados os inquéritos policiais de alcoolemia produzidos pela Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito dentro deste período de atuação da operação Lei Seca. A partir dos inquéritos, que totalizaram trezentos e vinte e quatro processos pelo artigo 306 do CTB, selecionamos cinco características disponíveis neles para traçar um possível perfil do infrator, quais sejam: sexo, idade, escolaridade, habilitação, renda declarada e reincidência criminal.

Os dados extraídos foram tabulados em planilha, separados pelas características do possível perfil e representados graficamente na forma de percentual relativo ao universo analisado. Com base nos resultados, discutimos as características levantadas e as possibilidades da sua aplicação, fundamentando-se em outro levantamento bibliográfico sobre educação de trânsito. Ao final sugerimos seu uso em forma de medidas preventivas que possivelmente poderiam impactar no perfil identificado.

O PERFIL DO INFRATOR

Ao analisarmos os registros do Gabinete de Gestão Integrada Estadual - GGI-E, contatou-se a ocorrência de inúmeras edições da Operação Lei Seca no período de janeiro de 2015 a maio de 2019. Dessas edições, foram extraídas informações relativas a duzentos e vinte e quatro flagrantes onde foi possível extrair dos inquéritos o sexo, idade, formação acadêmica, faixa de renda declarada dos infratores, se eram ou não habilitados e se havia reincidência criminal pelo artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Interessante constar que apesar das operações serem realizadas em diferentes momentos do dia, e com datas variadas, a predominância da sua realização foi o período noturno (madrugada), entre as 02h00min e 5h00min, preferencialmente nos finais de semana. Esse critério revela o caráter altamente repressivo da operação, pois sua ação fiscalizatória age nos

momentos em que mais se observa o consumo de bebida alcóolica pela população em geral.

Não por acaso existe tamanha repressão, uma vez que a operação Lei Seca é considerada uma das maiores ações de preservação da vida no trânsito. A esse respeito, ainda que dedicado especialmente a polícia, LEAL (2016, p. 137) revela o seguinte:

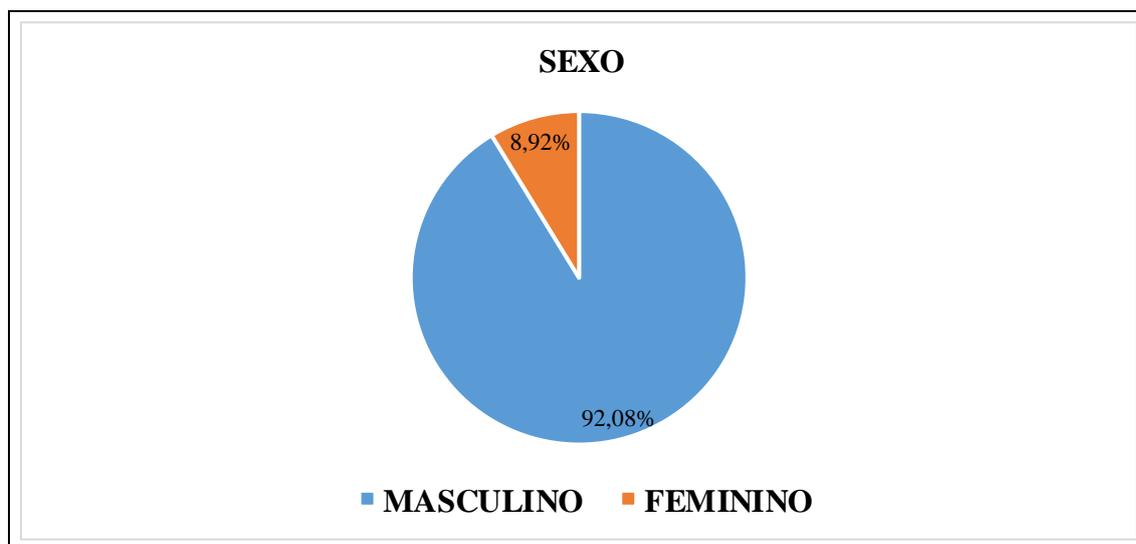
Com efeito, penso que a polícia atende uma necessidade estruturante do sujeito, justamente porque surge de uma necessidade da cultura (aqui coletivo de civilização), isto é, de uma carência estruturante que, sem respaldo gratificante, torna essa mesma vida-em-comum insuportável.

Estruturante, ainda, porque condicionamento (natural) dessa vida-em-comum, ou seja, a polícia é carreada de uma inexorável construção da vida coletiva que exige que o homem vá buscar a todo custo: evitar eventos que destruam a sua vida ou, ainda, meios que os privem de conservá-la.

Podemos perfeitamente conceber a estrutura da operação Lei Seca, formada por policiais militares, policiais civis e agentes de fiscalização de trânsito como a “polícia” mencionada por LEAL. E dessa maneira, ao contrariar a lei, o infrator age, ainda que de maneira inconsciente, contra a sociedade e contra si mesmo, colocando vidas em risco ao assumir a direção de veículo automotor sob a influência de álcool.

Vejamos os resultados estatísticos dos infratores nas figuras a seguir.

Figura 01 - Gráfico da característica “sexo”



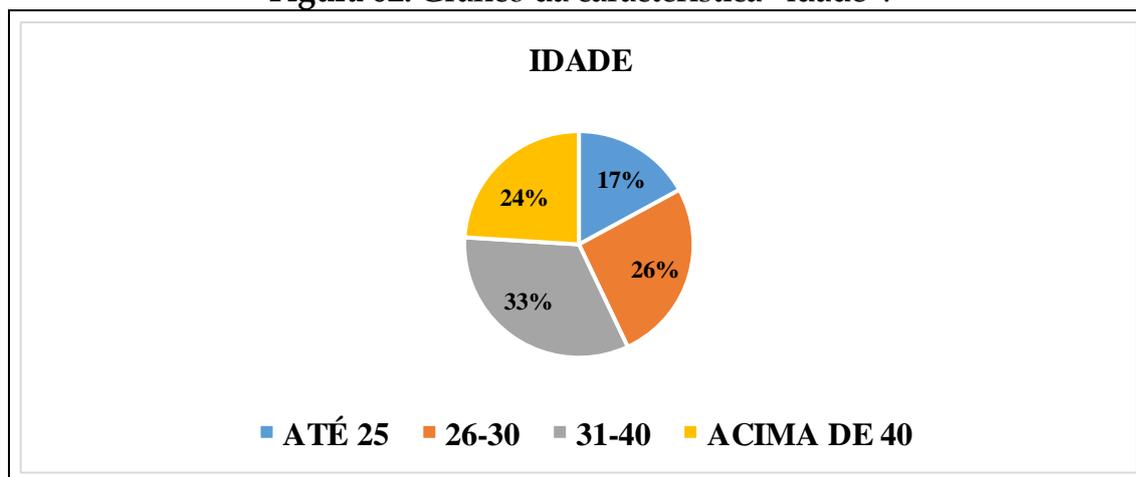
Fonte: Inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito referentes às Operações Lei Seca realizadas entre janeiro de 2015 a maio de 2019.

Analisando o gráfico do sexo, notamos que o grande percentual flagrado foi o masculino, com aproximadamente noventa por cento das ocorrências. Isso reforça a teoria de que os homens são mais propensos à prática de dirigir sob o efeito de álcool, acrescido da cultura de que os homens estão mais predispostos a conduzir veículo automotor sozinhos durante à noite do que as mulheres, sendo essa uma possível explicação da predominância quase totalitária do sexo masculino flagrado nas operações. No caso de dirigir sob efeito de álcool, isso fica evidente.

Esse contexto é explicado por BOURDIEU (2012, p.41) que diz haver uma dominação social masculina. Em suas palavras:

As divisões constitutivas da ordem social e, mais precisamente as relações sociais de dominação e de exploração que estão instituídas entre os gêneros se inscrevem, assim, progressivamente entre duas classes de hábitos diferentes, sob a forma de hexis corporais opostos e complementares, e de princípios de visão e de divisão, que levam a classificar todas as coisas do mundo e todas as práticas segundo a distinções redutíveis entre o masculino e o feminino. Cabe aos homens, situados do lado exterior, do oficial, do público, do direito, do seco, do alto, do descontínuo, realizar todos os atos ao mesmo tempo breves, perigosos e espetaculares, como matar o boi, a lavoura e a colheita, sem falar do homicídio e da guerra, que marcam rupturas no curso ordinário da vida. As mulheres, pelo contrário, estando situadas do lado do úmido, do baixo, do curvo e contínuo, vêm serem atribuídos todos os trabalhos domésticos, ou seja, privados e escondidos, ou até mesmo invisíveis e vergonhosos, como o cuidado das crianças e dos animais, bem como todos os trabalhos exteriores que lhes são destinados pela razão mítica, isto é, os que levam a lidar com a água, a erva, o verde, com o leite, com a madeira e, sobretudo, os mais sujos, os mais monótonos e mais humildes.

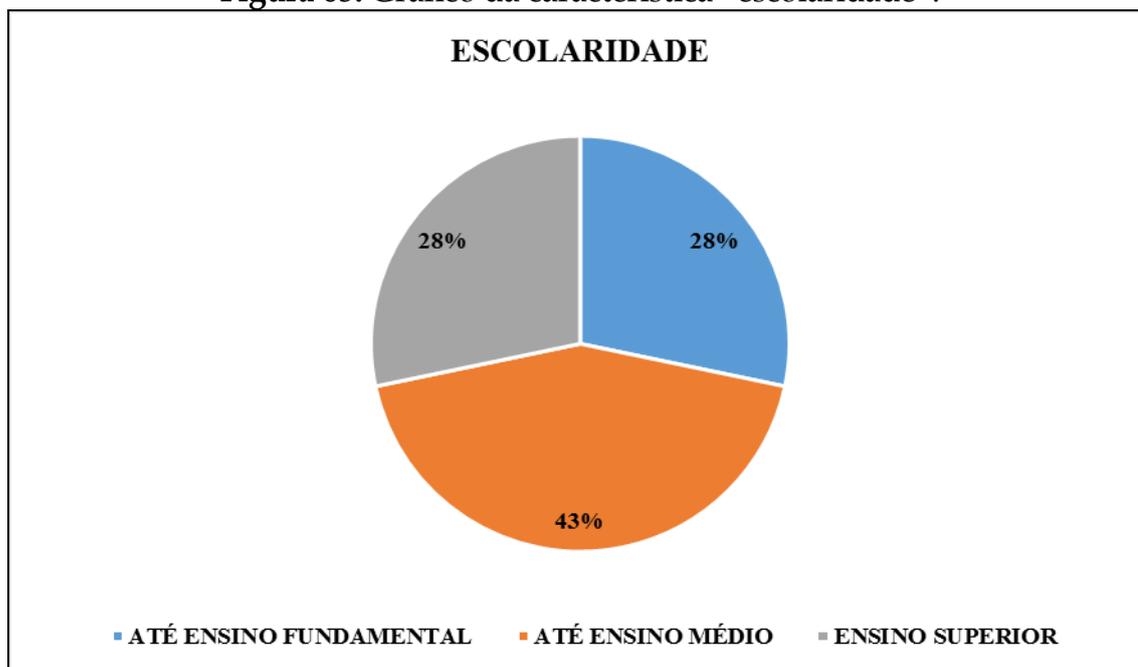
Essas divisões laborais, institucionalizadas socialmente, seriam parte responsáveis pela maior incidência criminal entre os homens, por estarem socialmente mais oportunizados à “ousadia” do “infringir as leis”, do que entre as mulheres.

Figura 02: Gráfico da característica “idade”.

Fonte: Inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito referentes às Operações Lei Seca realizadas entre janeiro de 2015 a maio de 2019.

Quanto ao gráfico da idade, nota-se que a maior parcela ficou com a população entre trinta e um e quarenta anos, se considerarmos as faixas selecionadas individualmente. A segunda posição ficou para a faixa entre vinte e seis e trinta anos, demonstrando que o público flagrado conduzindo veículo sob efeito de álcool é predominantemente jovem, principalmente se considerarmos as demais faixas ainda mais jovens em um único critério. Caso somemos o percentual dos mais jovens, até vinte e cinco anos, com os entre vinte e seis e trinta anos, teremos uma representação de quarenta e três por cento, portanto a maioria dos flagrados. O grupo dos de meia idade, entre trinta e um e quarenta anos, ficou com um terço da representação, provocando um equilíbrio e certa indefinição no quesito idade para determinar o perfil, denotando que a idade não seria fator determinante no comportamento de dirigir sob efeito e álcool caso a faixa da meia idade for considerada jovem com base na atual expectativa de vida da população brasileira, de oitenta anos para os homens, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2019.

Portanto enquanto perfil de idade, apesar dos resultados indicarem leve predominância jovem, consideraremos homens jovens até meia idade.

Figura 03: Gráfico da característica “escolaridade”.

Fonte: Inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito referentes às Operações Lei Seca realizadas entre janeiro de 2015 a maio de 2019.

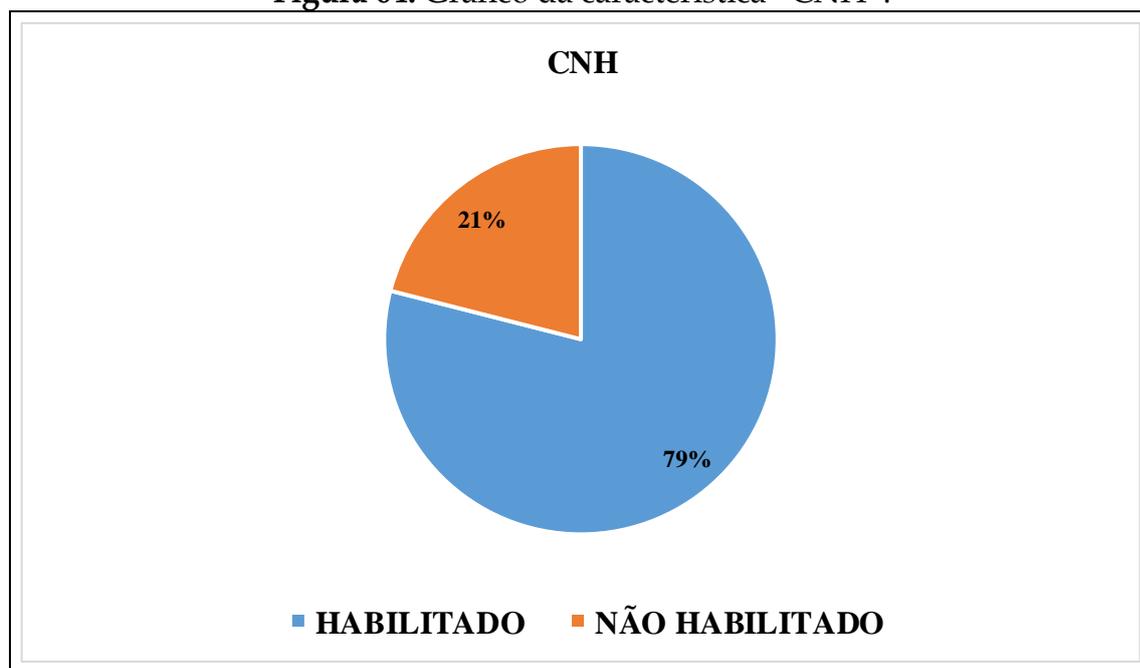
Em seguida vemos que no quesito escolaridade, a maior representatividade advém dos que se encontram na faixa do ensino médio, com quarenta e três por cento dos flagrados. Os que possuíam apenas o ensino fundamental ou os que alcançaram o ensino superior aparecem com o mesmo quantitativo, ambos aproximadamente com vinte e oito por cento. Isso nos leva a crer que apesar de haver predominância no ensino médio, a escolaridade pouco impactou em uma eventual classificação, uma vez que a maior representatividade apareceu somada entre os pouco instruídos e os muito instruídos. Mas como análise absoluta, o perfil do infrator aparece como medianamente instruído quanto à escolaridade.

Reconhecemos a importância e o impacto desse quesito para a presente pesquisa, uma vez que a educação é fator transformador na vida de qualquer cidadão. Em razão disso, surgiram dúvidas se a classificação utilizada para filtrar os dados seria a adequada, ou mesmo se o resultado obtido na figura 03 representasse a realidade específica do infrator ou apenas a realidade geral dos brasileiros. Nesse sentido, apesar de decidirmos apontar como característica absoluta predominante a média qualificação educacional (ensino médio) do perfil do infrator, restou a incerteza, ainda que MAINARDI (2017, p. 86) a apresente como salutar:

(...) o que caracteriza os trabalhos científicos atualmente são os constantes questionamentos e dúvidas, pois que a ciência se encontra num ponto de avanço e discussões em diversos temas que a única motivação capaz de fazer progredir o pesquisador é sua curiosidade em busca de novas respostas, novos campos de estudos, novas abordagens sobre o que já se conhece e novas indagações.

Acreditamos que, ante as palavras de MAINARDI, apenas o quesito “escolaridade” do infrator já caberia uma nova pesquisa inteiramente dedicada ao tema, dada a importância e relevância da educação em todos os setores sociais.

Figura 04: Gráfico da característica “CNH”.

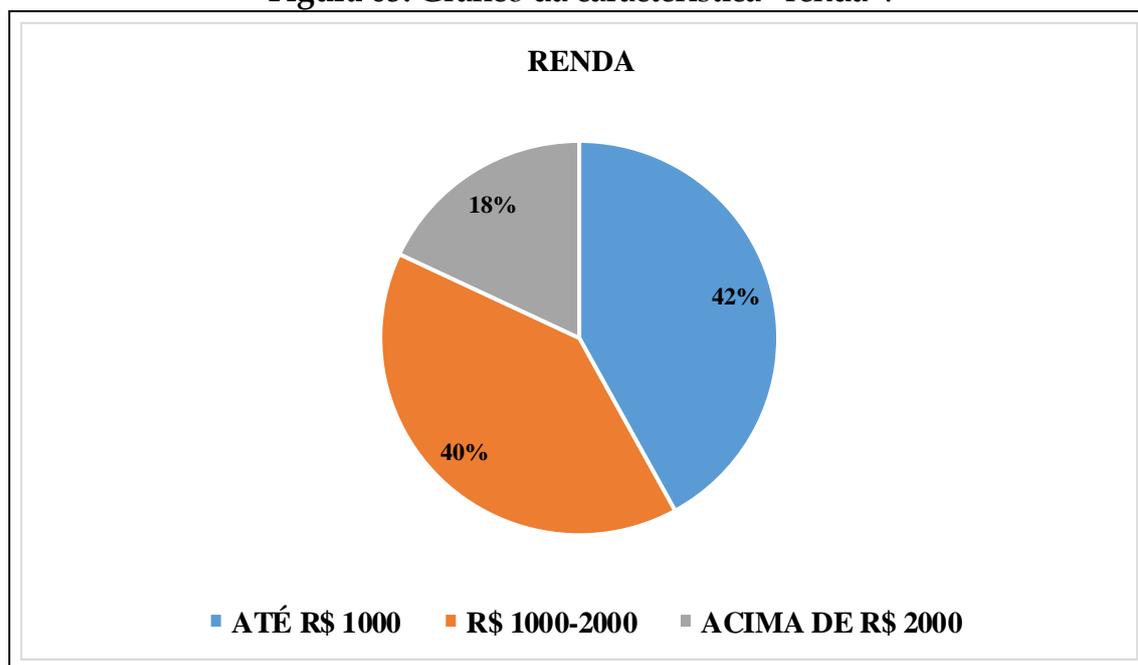


Fonte: Inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito referentes às Operações Lei Seca realizadas entre janeiro de 2015 a maio de 2019.

O próximo quesito analisado foi se os infratores possuíam ou não a carteira nacional de habilitação. Aproximadamente oitenta por cento deles era habilitado, enquanto os restantes vinte por cento não tinham a habilitação para dirigir. Isso infere que mesmo as pessoas habilitadas, apesar do processo seletivo e avaliativo, do conhecimento da legislação, incorreram no crime de dirigir sob o efeito de álcool. Ficou evidente que a habilitação não foi fator impeditivo para evitar-se a prática de conduzir veículo automotor sob efeito de álcool. Logo o infrator tem perfil habilitado.

Corroborando com isso e baseando-se em Durkheim¹⁹, LIMA (2001, p. 189) afirma que “o desregramento de uma sociedade corresponde à inadaptação de seus membros”. Logo, evidencia-se que a criminalização, por lei, do hábito de consumir bebida alcoólica e dirigir veículo automotor não foi bem aceita socialmente, fato demonstrado pelo elevado índice de pessoas habilitadas flagradas na prática desviante.

Figura 05: Gráfico da característica “renda”.



Fonte: Inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito referentes às Operações Lei Seca realizadas entre janeiro de 2015 a maio de 2019.

Quando analisamos a renda declarada dos infratores, percebemos que quarenta e dois por cento apresentaram baixa renda, mesmo se considerarmos a correção inflacionária ocorrida no período analisado entre os anos de 2015 a 2019, enquanto quase a mesma representatividade apareceu com a faixa onde se encontra a média salarial brasileira segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2019, próxima da baixa renda. Apenas dezoito por cento estiveram entre os que declararam ganhar acima da média salarial. Neste caso, o perfil do infrator aponta para homens de baixa renda que ganham até dois mil reais mensais.

¹⁹ David Émile Durkheim foi um sociólogo, antropólogo, cientista político, psicólogo social e filósofo francês. Considerado o pai da sociologia.

LIMA (2001, p. 199) diz que:

(...) é fundamental considerar que as interações entre atores ou grupos sociais relacionam-se à ordem moral, política, socioeconômica da sociedade. O desvio e a rotulação de indivíduos ou grupos sociais dependem da maneira que o fenômeno é vivido em cada sociedade, num dado momento histórico e social. Na realidade, é um conjunto de operações materiais e simbólicas que dá sentido às práticas e governa as ações dos atores, no plano individual e social.

Não poderíamos ignorar a realidade socioeconômica como um dos fatores a nortear o perfil do infrator, ainda mais com tamanha base sociológica. Dessa maneira o que a pesquisadora nos traz nesse recorte anterior é a exteriorização do conjunto de variantes sociais que determinam a possibilidade do cidadão comum em desviar-se da lei, a exemplo do Código de Trânsito Brasileiro.

Figura 06: Gráfico da característica “reincidência”.



Fonte: Inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito referentes às Operações Lei Seca realizadas entre janeiro de 2015 a maio de 2019.

Por último fora analisado se os infratores eram ou não reincidentes em alguma prática criminal, sendo apresentado apenas doze por cento como reincidentes e oitenta e oito por cento como não reincidentes, os que foram flagrados cometendo o primeiro crime. Isso pode implicar que um pequeno quantitativo de pessoas se sujeita a reincidir na prática criminosa ou que os flagrados, em sua maioria, não compreendiam ou não aceitavam a gravidade da situação referida pela tipificação penal ora analisada, de modo a ignorar a possível sanção imposta no caso de ser submetida à fiscalização, transparecendo os demais (90%) a parcela a perceber a

punição como certeza da consequência. Portanto, vemos que o perfil do infrator é o não reincidente por perceber que é plenamente possível ser punido ao infringir a regra em comento.

FOUCAULT (2009, p. 91-92) diz que:

É preciso que, à ideia de cada crime e das vantagens que se esperam dele, esteja associada a ideia de um determinado castigo, com as desvantagens precisas que dele resultam; é preciso que, de um a outro, o laço seja considerado necessário e nada possa rompê-lo. Esse elemento geral de certeza que deve dar eficácia ao sistema punitivo implica num certo número de medidas precisas.

De fato, a operação Lei Seca é altamente punitiva, uma vez que sua legislação prevê, além do cerceamento da liberdade do cidadão flagrado, o pagamento de multa em valor considerável, não incluindo os custos advocatícios e de fiança como opção do infrator, caso queira livrar-se da prisão. A consequência de ser flagrado dirigindo alcoolizado, por si só, já revela um eficiente efeito disciplinador sobre os infratores, fato este claramente demonstrado pelo elevado índice não reincidente no período pesquisado e do baixíssimo registro de casos reincidentes no mesmo período, ou seja, prova material de que o Código de Trânsito Brasileiro tem surtido efeito, quando se trata do artigo 306.

E adentrando na parte disciplinadora, FOUCAULT (2009, p. 92) vai além:

Que essas leis sejam publicadas, e cada qual possa ter acesso a elas; que se acabem as tradições orais e os costumes, mas se elabore uma legislação escrita, que seja “o monumento estável do pacto social”, que se imprimam textos para o conhecimento de todos: “Só a imprensa pode tornar todo o público e não alguns particulares depositários do código sagrado das leis”. Que o monarca renuncie a seu direito de misericórdia, para que a força que está presente na ideia da pena não seja atenuada pela esperança dessa intervenção.

CONCLUSÃO

Este trabalho possibilitou identificar e analisar o perfil do infrator incorrido na prática criminal de conduzir veículo automotor sob a influência de álcool nas operações da Lei Seca em Cuiabá. Tal análise só foi possível graças a uma pesquisa documental nos inquéritos policiais da Delegacia Especializada de Delitos de Trânsito, acrescida da verificação junto a nossa legislação em vigor, que define o

crime e regulamenta a forma de fiscalização. A pesquisa bibliográfica foi importante no sentido de esclarecer possíveis pontos que careciam ser desmiuçados para traçar um pleno entendimento até a chegada do ponto pretendido, qual seja, a sugestão de medidas educativas capazes de prevenir o comportamento indesejado de consumir bebida alcoólica e dirigir.

Assim, após verificarmos os resultados ficou demonstrado que o perfil do infrator flagrado conduzindo veículo automotor sob a influência de álcool, preso nas operações Lei Seca em Cuiabá, no período de 2015 a 2019, é homem jovem de até meia idade, com escolaridade na faixa do ensino médio, que percebe entre a baixa e média renda do brasileiro, possuidor de carteira nacional de habilitação e não reincidente.

As medidas preventivas de educação de trânsito devem considerar esse perfil afim de impactar o público alvo das operações Lei Seca e garantir a mudança de hábito que evite o crime tipificado no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro. Dessa maneira, propomos que a vertente educação de trânsito da operação Lei Seca busque atuar de forma preventiva nas instituições que abarcam pessoas com as citadas características. Neste caso o enfoque deve ser o de explicar o desdobramento das operações e as consequências reais sofridas por quem incide na tipificação penal do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, com o apoio da imprensa como meio indispensável ao devido e amplo alcance da população.

Também entendemos que o resultado dessa pesquisa pode ter múltiplos empregos, devendo haver continuidade em seu levantamento como sugestão aos gestores públicos que lidam com o trânsito em Mato Grosso. Novos quesitos a serem preenchidos durante as operações para a coleta complementar de informação ao tempo da ocorrência são bem-vindos.

A ampla veiculação dessas informações é importante para criar senso de identificação entre a parcela da população compatível com o perfil evidenciado. Como uma das propostas de medidas preventivas educacionais, o uso dos meios de comunicação de amplo alcance também pode ser utilizado para a conscientização de que o tema é relevante para a gestão governamental e, por consequência, para a população em geral.

Ademais, foi perceptível a carência de pesquisas nessa área que busquem explicar o comportamento social dos infratores de trânsito. Nesse sentido sugerimos novas pesquisas juntos aos registros existentes para compreender, não somente os aspectos do infrator da Lei Seca, como também dos acidentes de trânsito provenientes de outras causas e demais delitos de trânsito em Mato Grosso.

REFERÊNCIAS

ALTHUSSER, L. *Ideologia e aparelhos ideológicos de Estado*. 3ª. ed. Lisboa: Editorial Presença/Martins Fontes, 1980.

ANTONIO, Severino. **Uma nova escuta poética da educação e do conhecimento: diálogos com Prigogine, Morin e outras vozes**. São Paulo: Paulus, 2009.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**; tradução de Maria Helena Kühner. 11ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997-Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O Que é Educação**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981.

ÉTÉVÉ, Philippe; CHAMPY, Christiane (Dir.). **Dictionnaire encyclopédique de l'éducation et de la formation**. 2. ed. Paris: Nathan, 1998.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**; tradução de Raquel Ramalheite. 36ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.

LEAL, Gabriel Rodrigues. **Fundamentos das ciências policiais: da barbárie à segurança pública**. Curitiba: CRV. 2016.

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. Disponível em: www.conteudojuridico.com.br.

LIMA, Rita de Cássia Pereira. **Sociologia do desvio e interacionismo**. Tempo Social; Rev. Sociol. USP, São Paulo, 2001.

MAINARDI, Diva Maria de Oliveira. **A formação de oficiais das polícias militares: trajetória, confluências e conflitos numa perspectiva da educação (2003 a 2014)**. Tese de Doutorado em Educação. Programa de pós-graduação da Universidade Metodista de Piracicaba, Piracicaba, 2017.

MEZZARROBA, O.; MONTEIRO, C. S. **Manual de metodologia da pesquisa**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

OLIVEIRA, Maxwell Ferreira de. **Metodologia científica: um manual para a realização de pesquisas em Administração**. Catalão: UFG, 2011.

RODRIGUES, J. P. P. **O currículo interdisciplinar e a educação para o trânsito**. Revista Eletrônica de Divulgação Científica. Guarujá- SP, 2007.

SOUZA, Carlos Eduardo de. **Nova Lei Seca e as provas no processo penal**. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3465, 26 dez. 2012.

Termo de Cooperação Técnica nº052/2014, firmado entre Detran/MT e Secretaria de Estado de Segurança Pública.
http://www.iomat.mt.gov.br/?edi_id=2924&%3bpage=20. Acessado dia 31/10/16.