

A produção de conhecimento em “álcool” e “drogas” desde instâncias médico-científicas – infrações de trânsito e variáveis de pesquisa

Autor: Eduardo Doering Zanella (UFRGS)

Introdução

No mês de março de 2013, após um ano e meio de negociações e trâmites burocráticos, o Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas (Cpad), vinculado ao departamento de psiquiatria de UFRGS e localizado no Hospital de Clínicas de Porto Alegre (HCPA), firmou um convênio com o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran-RS). Este convênio visa a promoção de pesquisas e ações na área do trânsito da cidade de Porto Alegre, com especial enfoque à questão do uso de psicoativos por condutores de veículos automotores. A parceria projeta uma multiplicidade de atividades, entre as quais figuram cursos de capacitação oferecidos pelo Cpad aos agentes de trânsito, a fim de que estes se apropriem do conhecimento médico para melhor identificação do condutor embriagado nas operações de fiscalização do Detran-RS; avaliação da prevalência do uso de drogas no trânsito de Porto Alegre; determinação do impacto das ações de fiscalização do Detran-RS no comportamento de motoristas no estado do Rio Grande do Sul; e a validação de uma tecnologia para detecção da presença de álcool e drogas no corpo humano através de um teste de fluído oral (saliva).

Tal articulação entre Ciência e Estado constitui o ponto de partida da pesquisa de mestrado aqui apresentada, em andamento pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRGS, cujo objetivo central incide na compreensão e descrição da produção de conhecimento em psicoativas pelo Cpad. Mais especificamente, pretende-se descrever o conhecimento produzido desde este centro de pesquisa com foco nas permissões e interdições que lhe estão implicadas em termos do uso de “álcool” e “drogas”. Através das atividades que emergem do convênio entre o Detran-RS e o Cpad, busca-se tanto compreender por quais modos o empreendimento científico produz conhecimento sobre psicoativos sem recorrer à experiência do uso destas substâncias; quanto descrever quais novas formas de conhecimento e modalidades de intervenções acerca do álcool e das drogas tornam-se possíveis.

O conhecimento foco desta análise é compreendido em sua normatividade intrínseca. Isto não somente significa argumentar que sua produção acarreta necessariamente na emergência de prescrições e proscições ao uso das substâncias que toma como objeto de estudo, no caso “álcool” e “drogas”, como estabelece também que esta é a perspectiva aqui privilegiada para a investigação deste conhecimento. Este tipo de argumentação remete a

elaborações clássicas às ciências sociais quando voltada ao fenômeno das drogas, em especial a obra de Howard Becker, quando este autor afirma que o uso destas substâncias não é desvinculado de sua valoração, materializada em indicações acerca de onde consegui-las, com o que e com quem consumi-las, em que situações, etc (Becker, 1976). Em suma, saber sobre as drogas é também criar normas para seu uso.

Contudo, uma vez que instâncias médico-científicas não acumulam e generalizam informações sobre drogas via a prioridade da experiência com o uso destas substâncias, de modo a descentralizar o privilégio desta ação comumente concedido à figura do usuário, torna-se necessário abrir o escopo analítico tanto para a multiplicidade de atores que agem na produção deste conhecimento, quanto para as novas associações estabelecidas neste processo. Associação aqui refere uma ação, um movimento de produção do “social”, cujos rastros indicam o processo de sua configuração, sempre em processual, performática e provisória (Latour, 2012).

É por este sentido que o conhecimento produzido pelo Cpad acerca de “álcool” e “drogas” é descrito na presente pesquisa a partir da justaposição que estabelece em termos de elementos de diversas naturezas, bem como das diferenças que produz a estes elementos no ato de associá-los. Em outras palavras, enquanto o efeito de redes materialmente heterogêneas (Law, 1992). Portanto, trata-se de explorar e caracterizar as formas pelas quais materiais heterogêneos são agregados e traduzidos em uma ordenação que gera determinados efeitos de poder – quer sejam normas para o uso de álcool e drogas.

A prioridade aqui atribuída ao convênio entre o Detran-RS e o Cpad enquanto situação de pesquisa privilegiada para acesso analítico aos saberes e práticas médico-científicas sobre álcool e drogas é motivada por duas considerações. Primeiramente, a ampla heterogeneidade que constitui o Cpad enquanto centro de pesquisa dificulta a seleção de um ponto de partida concreto. Este coletivo de pesquisadores se estrutura em quatro núcleos de pesquisa (sobre “Trânsito e Álcool”; “Adolescência e drogas”; “Crack”, assim como um destinado ao gerenciamento de dados), dos quais participam médicos psiquiatras, geneticistas, psicólogos, economistas entre profissionais oriundos de outros campos do conhecimento e não necessariamente vinculados a UFRGS. Ademais, o Cpad se envolve com a prática terapêutica da dependência química no HCPA; com a elaboração congressos, seminários, simpósios, bem como de pesquisas acadêmicas no âmbito temático do álcool e das drogas; com a oferta de cursos voltados para diversos temas, objetivos e públicos.

Assim considero que, na medida em que o convênio com o Detran-RS mobiliza múltiplas atividades pelo Cpad, relacionadas umas as outras, escapa-se a uma percepção

atomizada das ações deste centro de pesquisa (na qual a elaboração de suas pesquisas em nada se relaciona, por exemplo, com a organização dos cursos que este centro oferece), tornando-se possível, a partir do referido convênio, a percepção de seu movimento enquanto coletivo mutuamente implicado. Em segundo lugar, o objetivo da presente pesquisa incide em acompanhar o próprio processo de produção de conhecimento sobre álcool e drogas desde instâncias médico-científicas. Nesse sentido, não é do escopo fundamental deste estudo a análise destes saberes via situações onde estes se encontrariam estabilizados, como por exemplo a veiculação midiática de informações médicas sobre psicoativos, ou sua manipulação na prática clínica ou jurídica. Na medida em que objetiva-se o acesso aos conhecimentos médico-científicos sobre drogas antes do encerramento de suas controvérsias, considera-se que o convênio entre o Cpad e o Detran-RS fornece uma situação de pesquisa privilegiada para o acompanhamento da “ciência em ação” (Latour, 2000)¹.

Considerando os objetivos e os meios para segui-los esboçados, o presente trabalho inicia a investigação do referido convênio a partir da consideração de duas dissertações de mestrado, defendidas pelo Programa de Pós-Graduação em Psiquiatria da UFRGS. Tratam-se dos trabalhos de Graciela Pasa e Aurinez Schmitz, ambas psicólogas de formação e integrantes do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Trânsito e Álcool (Nepta), interno ao Cpad. Estas pesquisas foram realizadas no âmbito do convênio aqui em questão, constituindo não só aquilo que lhe é antecedente e precursor, mas também seus primeiros resultados. Estes estudos constituíram o primeiro contato entre o Detran-RS e o Cpad, incluídos no Plano de Trabalho do referido convênio ao longo do processo de sua estabilização, enquanto dois de seus projetos em andamento.

O texto abaixo inicia pela descrição destas duas pesquisas, com base na leitura de seus textos finais e projetos de qualificação, bem como da observação e acompanhamento de suas respectivas defesas de mestrado. Objetiva-se caracterizar as associações que estes trabalhos estabeleceram a fim de possibilitar os resultados que anunciam. Argumento que estas pesquisas realizam um movimento de pontualização (Law, 1989), no qual uma rede extremamente heterogênea, articulada na produção crimes ou infrações de trânsito, é traduzida enquanto um elemento de análise das pesquisas de Pasa e Schmitz.

¹ Com esta afirmação não pretendo argumentar que não haja controvérsias sobre álcool e drogas na veiculação de conhecimentos médicos em jornais, revistas ou televisão; ou em sua mobilização na prática clínica. Pelo contrário, os trabalhos de Fiore (2007), acerca do debate público sobre drogas, e de Policarpo (2012), que incide nas relações entre os conhecimentos sobre psicoativos de médicos e usuários em programas judiciais e serviços de saúde, mostram o contrário. Contudo, entendo que os dilemas sobre drogas que se desenrolam no âmbito do debate público, programas judiciais e serviços de saúde, constituem controvérsias de outra ordem daqueles que se desenrolam na produção de pesquisas sobre psicoativos, onde é o estatuto da realidade objetiva destas substâncias que está em processo de formação.

A fim de explorar esta tradução, na sequência caracterizo as articulações que apresentam como efeito o elemento central às pesquisas aqui em questão, referente à infração por condução de veículos sob embriaguez alcoólica. Para tal, recorro ao “Manual de Procedimentos” para implementação da Operação Balada Segura nas cidades do Estado do Rio Grande do Sul, e às resoluções número 11 e 206 do Cetran e Contran, respectivamente². A Operação Balada Segura consiste em *blitze* de fiscalização e educação coordenadas pelo Detran-RS e levadas a cabo em dez cidades do estado do RS. É realizada tanto em locais de grande concentração de bares e casas noturnas, quanto em itinerários de deslocamento para festas e eventos, visando a combater, principalmente, a condução de veículos por motoristas alcoolizados³. Esta Operação é aqui selecionada para descrição dos elementos componentes da infração por alcoolemia ao volante em função da centralidade que esta questão assume no âmbito de sua execução, ao passo que as referidas resoluções explicitam os procedimentos necessários aos agentes de trânsito para a aplicação desta infração.

Concluo que este movimento de conversão de uma rede complexa (infração por condução de veículos sob efeito de álcool) em um ator pontual (variáveis de pesquisa) permite a introdução de novos agentes para a realidade de onde partiram as pesquisas aqui em questão. O texto encerra com considerações a partir do exposto, bem como com projeções futuras para a presente pesquisa.

Consumo alcoólico enquanto objeto de pesquisa.

A descrição que segue parte dos objetivos gerais e específicos das pesquisas de mestrado de Schmitz e Pasa, caracterizando os meios elaborados pelas autoras para segui-los, entre eles a seleção do universo de pesquisa e as questões a ele levantadas. Na sequência, apresento os principais resultados aos quais estes estudos chegaram, abordando o modo como o consumo alcoólico é teoricamente enquadrado no estatuto de “problema”. Se como argumenta John Law (2004), metodologias de pesquisa não são meios de discernimento da real, mas de sua produção, atentar para estes encadeamentos é imprescindível na compreensão de como a ciência conforma novas entidades para a realidade a partir da qual é produzida.

² Cetran refere o Conselho Estadual de Trânsito do RS; enquanto o Contran designa o Conselho Nacional de Trânsito. Tais resoluções não estão mais em vigor no momento da elaboração deste texto, sendo substituídas pelas resoluções 75 do Cetran e 432 do Contran, de fevereiro e janeiro de 2013, respectivamente. Contudo, as utilizei no presente texto enquanto material descritivo em função de ali estarem explicitados os procedimentos de agentes de trânsito na autuação de alcoolemia ao volante à época das pesquisas de Schmitz e Pasa.

³ Fonte: http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=texto_avulso&publicada=1&cod=32 (acessado 30/07/13)

As pesquisas de mestrado de Schmitz e Pasa, defendidas em abril e julho de 2013 no Programa de Pós-Graduação em Psiquiatria da UFRGS, se intitulam “Características sociodemográficas e da habilitação de motoristas infratores por alcoolemia” e “Impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco no trânsito”, respectivamente. Ambos os estudos apresentam no trânsito o contexto da produção de seus dados, bem como no consumo alcoólico por condutores de veículos automotores o principal foco de suas preocupações. Não se tratam estas de informações particularmente significativas ou mesmo incomuns aos circuitos acadêmicos do qual participam as pesquisadoras, uma vez que os dois estudos foram desenvolvidos a partir de sua inserção no Núcleo de Estudos e Pesquisas em Trânsito e Álcool (Nepta), interno ao Cpad, responsável pelo primeiro estudo que avaliou a condução sob uso de álcool em uma amostra da população brasileira (Pechansky et al., 2010)

Se Schmitz objetiva com sua dissertação de mestrado o estabelecimento de uma “ferramenta epidemiológica capaz de auxiliar na redução do comportamento qualificado pela associação entre bebidas alcoólicas e condução de veículos” (Schmitz, 2013:24), o estudo de Pasa projeta em seu horizonte fornecer “evidências dos fatores de risco que contribuam para embasar intervenções e elaborar programas no âmbito da prevenção de acidentes no trânsito” (Pasa, 2013:24). Nesse sentido, ambas as pesquisas exploram uma posição do empreendimento científico explicitamente implicado com as questões da sociedade na qual está inserido, via a eleição de seus problemas concretos enquanto objetos de estudo. Em específico, tal posição é atingida por meio das pretensões destas pesquisas em informar políticas públicas que gerenciem o consumo alcoólico no contexto do trânsito.

A fim de atingir tal objetivo, a pesquisa de Schmitz buscou determinar e quantificar características diversas em condutores autuados por embriaguez ao volante no estado do Rio Grande do Sul. Trata-se de produzir um “perfil” do motorista infrator por alcoolemia, por meio da verificação das relações entre um conjunto de variáveis, quais sejam sexo, idade, categoria da CNH ⁴, veículo dirigido na autuação, resultado da avaliação psicológica quando da concessão do direito de dirigir, e se o condutor autuado é remunerado para condução de veículo. Especificamente, o objetivo desta pesquisa residiu em determinar estas diversas características para motoristas que, reincidentes em dirigir alcoolizados, foram autuados

⁴ As categorias para Carteira Nacional de Habilitação no Brasil são: A (Condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas); B (Condutor de veículo motorizado cujo peso bruto total não exceda a 3500 Kg e cuja lotação não exceda a 8 lugares, excluído o do motorista); C (Condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a 3500 Kg); D(Condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista); E (Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha 6000 Kg ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria trailer).

durante o período de janeiro de 2009 a dezembro de 2010⁵. Compreende-se que, através da elaboração de um perfil para o condutor reincidente na infração por embriaguez ao volante com base nas variáveis citadas, criam-se subsídios para prevenção deste tipo de comportamento no trânsito, na medida em que se passa a conhecer o tipo de motorista propenso a tal atitude.

Já a pesquisa de Pasa objetivou estabelecer uma comparação entre condutores que tiveram sua CNH suspensa nos últimos doze meses (tanto por pontos, quanto por infração relativa a excesso de velocidade ou dirigir sob o efeito de álcool) e condutores sem infrações no mesmo período de tempo. A comparação é realizada a partir dos “traços de personalidade” destes condutores, objetivados em três eixos gerais de variáveis: componentes indicadores de impulsividade (compreendida enquanto mudanças no curso da ação sem prévio julgamento, ou tendência a agir com menor nível de planejamento), busca de sensações (tendência para procurar sensações e experiências novas, e a disposição para correr riscos a fim de satisfazê-las) e comportamento de risco ao volante (ações que visem obter alguma forma de recompensa apesar das chances de potencial perda ou dano), entre as quais destaca-se o consumo de bebidas alcoólicas.

Trata-se este de um estudo caso-controle, no qual dois grupos diferentes (um deles portador de determinada condição e outro não, no caso condutores infratores e não-infratores) são comparados quando expostos aos mesmos fatores (suas variáveis de análise - no caso impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco). Assim, esta pesquisa também busca a elaboração de um tipo geral para o condutor infrator, não por meio da determinação de suas características sociodemográficas tal como a pesquisa de Schmitz, mas sim por meio da comparação com aqueles que não o são. Nesse sentido, nesta pesquisa não está em questão a especificidade daquele que reincidiu no consumo alcoólico na condução de um automóvel, mas sim o caráter geral da infração de trânsito.

A fim de cumprir com suas respectivas pretensões, gerais e específicas, as autoras elaboraram diferentes formas para produção dos dados que compõe suas investigações. O universo da pesquisa de Schmitz constituiu no conjunto de registros de motoristas enquadrados pelo Detran-RS no estado do Rio Grande do Sul, entre janeiro de 2009 e dezembro de 2010, no artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro, que refere a ação de “dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substâncias psicoativa que determine dependência”. Apesar de haver ai a menção a “qualquer outra substância psicoativa”, é unicamente das bebidas alcoólicas que

⁵ A prioridade pelo período de tempo que compreende janeiro de 2009 a dezembro de 2010 se deu em função do Detran-RS possuir ai seu conjunto de dados mais atualizado quando da realização do estudo de Aurinez Schmitz.

trata o estudo de Schmitz. Deste modo, esta pesquisa contou com a totalidade de 12.204 infrações por alcoolemia ao volante.

Diferente do estudo de Schmitz, Pasa produziu seus dados a partir da realização de uma bateria de entrevistas com condutores, realizadas por ela e por mais três estagiárias de sua pesquisa. Autora utilizou três roteiros de entrevistas a fim de objetivar as variáveis de sua pesquisa: impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco. São eles, respectivamente: Escala de Impulsividade de *Barrat*, Inventário de Busca de Sensações de Arnett e Questionário do Comportamento do Motorista (além de um questionário sócio-demográfico). Assim, este estudo contou com uma população total 339 entrevistados, dentre os quais 158 tiveram seu direito de dirigir suspenso nos últimos doze meses, e 181 não apresentavam infrações nesse período de tempo. Os condutores infratores foram selecionados via a mediação do Detran-RS, entre aqueles que realizavam o curso de reciclagem⁶ durante a consecução da pesquisa. A outra parcela de sua população, aquela de não infratores, foi acessada via três Centros de Formação de Condutores e dois parques da cidade de Porto Alegre.

Das 12.204 infrações com que trabalhou Schmitz, 538 (4.41%) referiam a reincidência de condutores por embriaguez ao volante, no sentido que autuados mais de uma vez em um período de dois anos. Os seguintes fatores de risco para este tipo reincidência foram destacados pela autora: o período entre 41 e 50 anos de idade; tempo de habilitação maior que 12 anos; CNH habilitada para categoria AC (motocicleta, automóvel ou caminhão); resultado da avaliação psicológica com restrições; baixa escolaridade⁷ e estar dirigindo caminhão ou similar no momento da autuação. Já os fatores de proteção para reincidência destacados no estudo estão: ser do sexo feminino; ser motorista profissional e ter altos níveis de educação.

No que diz respeito ao estudo Pasa, não abordarei aqui os resultados de sua pesquisa que dizem respeito aos quesitos de impulsividade e busca de sensações, me focando especificamente no que concerne àqueles relativos ao consumo de bebidas alcoólicas. Nesse sentido, dos 158 condutores que tiveram seu direito de dirigir suspenso, 20 o tiveram por dirigir alcoolizado. Contudo, do total de 339 condutores que compõe a população de sua pesquisa, 90 (26,5%) declararam que já beberam e dirigiram, sendo que deste total, 46 estão incluídos no campo de infratores (29,1%) e 44 pertencentes ao grupo de não infratores (24,3%). Em relação ao envolvimento com acidentes decorridos de consumo alcoólico, 22

⁶ Trata-se de um curso composto por 30 horas/aula com o desfecho de uma prova teórica, promovido por Centros de Formação de Condutores e realizado nos departamentos estaduais de trânsito. São obrigatórios àqueles que tiveram seu direito de dirigir suspenso, seja por pontos na CNH ou por infração específica.

⁷ A autora não discrimina níveis de escolaridade, a fim de diferenciar “baixa escolaridade” de “alta escolaridade”.

(13,9%) dos infratores e 8 (4.4%) dos não-infratores declararam resposta afirmativa. Assim, a maior associação de seu estudo não incidiu na confirmação de que condutores infratores de fato dirigem após consumo alcoólico como maior ocorrência que aqueles não infratores. Por outro lado, a pesquisa encontrou relação positiva entre beber em *binge*⁸ e dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas.

A partir de seus dados, Schmitz propõe à adição de um elemento específico às áreas de investigação delimitadas pelo Contran na avaliação psicológica necessária à concessão do direito de dirigir no Brasil⁹, referente ao consumo de bebidas alcoólicas. Em específico, a pesquisadora sugere que, na avaliação psicológica, se utilizem questionários que sirvam de “ferramenta de diagnóstico na avaliação do padrão de consumo de álcool pelo condutor”. Tratam-se dos questionários “Alcohol, Smoking and Substance Involvement Screening Test” (Assist); “Alcohol Use Disorders Identification Test” (Audit) e o “Cage” (Schmitz, 2012: 21).

O Assist contém oito questões sobre o uso de nove classes de psicoativos (tabaco, álcool, maconha, cocaína, estimulantes, sedativos, inalantes, alucinógenos e opiáceos), cujos resultados “permitem classificar o padrão de uso do indivíduo, facilitando procedimentos de intervenção e encaminhamento” (Schmitz, 2013:20). Já o “Audit” e o “cage” tratam especificamente da avaliação do uso e dependência de bebidas alcoólicas. O primeiro avalia principalmente o consumo recente, com dez perguntas relativas à quantidade, frequência, e problemas do consumo alcoólico. Já o segundo possui apenas quatro questões, não servindo para determinar o diagnóstico da dependência de bebidas alcoólicas, sendo utilizado para seu rastreamento epidemiológico. Fundamental para esta proposição de Schmitz é o modo como o uso de álcool é compreendido no registro “aspecto comportamental” do motorista em questão, sendo tal dimensão concebida enquanto elemento central à dinâmica do trânsito.

Tanto na pesquisa de Schmitz quanto de Pasa, o consumo alcoólico é enquadrado no registro de um traço do “comportamento” do condutor. Ou seja, ingerir bebidas alcoólicas na condução de veículos constitui um aspecto da personalidade daquele que realiza esta ação. A dimensão do comportamento se faz importante objeto de estudo ao se estabelecer o ser humano enquanto o integrante mais importante para o funcionamento do trânsito, agindo sobre ele a partir de suas “emoções” e “personalidade”. No referencial teórico utilizado pelas autoras, estes elementos não somente fazem a mediação do homem com o trânsito, mas constituem os principais determinantes de suas ações no domínio do veículo (Schmitz, 2013; Pasa 2013). Ao

⁸ Beber em *binge* significa consumir mais de seis unidades de álcool para homem e quatro para mulher, sendo cada unidade de álcool equivalente a uma lata de cerveja, taça de vinho ou dose de destilado

⁹ São elas: tomada de informação, atenção difusa e concentrada, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento e traços de personalidade.

estabelecer o humano como principal elemento para dinâmica do trânsito, institui-se também o seu comportamento enquanto o principal fator responsável pela ocorrência de acidentes: “na circulação humana, o comportamento do condutor é, indubitavelmente, o mais importante contribuinte para a ocorrência de acidentes automobilísticos” (Pasa, 2013:4). Reside, então, nesta dimensão (comportamento) o principal lócus para prevenção de acidentes. Este tipo de enquadramento do problema tem síntese no seguinte trecho:

“O que torna trânsito mais ou menos violento é a maneira como cada um se comporta, de modo que o indivíduo é o integrante mais importante neste complexo e dinâmico sistema, a tal ponto que 90% das causas de acidentalidade e mortalidade no trânsito são atribuídas a falhas humanas decorrentes da imprudência, descuido e despreparo do condutor, superando as falhas relacionadas ao ambiente e ao veículo” (Schmitz, 2013:14).

É nesse sentido que o consumo alcoólico não é compreendido nestas pesquisas enquanto um comportamento qualquer. Trata-se de um tipo específico, uma violação - “ação praticada deliberadamente com a consciência de que não se é autorizado” (Schmitz, 2013:16) - que influencia diretamente na ocorrência de acidentes de trânsito. Contudo, enquadrar o comportamento humano no registro de um elemento privilegiado na interação do motorista com as normas e as vias do trânsito por si não faz do uso de álcool por condutores um objeto de atenção científica relevante. É necessário, ainda, lançar mão de uma específica agência deste tipo de substância sobre aquele que as ingere. À periculosidade do consumo alcoólico ao volante é imprescindível uma específica relação entre bebidas alcoólicas e as capacidades do corpo humano. Como explícita o trecho abaixo, oriundo da dissertação de Schmitz, também representativo da relação entre bebidas alcoólicas e corpo humano na pesquisa de Pasa:

O álcool é uma substância psicoativa depressora no sistema nervoso central, diminuindo as funções relacionadas à memória, capacidade visoespacial, aprendizagem, habilidades perceptomotoras, abstração, resolução de problemas e tomada de decisões, e seu uso foi associado a uma vulnerabilidade em relação ao lobo frontal (Bechara et al., 2001). Desta forma, prejudica as habilidades necessárias para a condução de um veículo, como reflexos, percepção da velocidade e dos obstáculos, habilidade em controlar o veículo e acuidade visual, interferindo no comportamento por diminuindo o juízo crítico e aumentando as condutas impulsivas e agressivas. (Schmitz, 2013:24).

Portanto, fundamental ao enquadramento do objeto e delineamento dos objetivos destas pesquisas é a associação entre consumo alcoólico, comportamento, trânsito e corpo humano, cada elemento compreendido em sua especificidade. Perceber no comportamento humano o elemento essencial ao modo como o condutor dirige seu veículo permite ver na “falha humana”

a principal causa de acidentes no trânsito. Dentre estas, o consumo alcoólico adquire especial relevância, pois diminui “funções relacionadas à capacidade visoespacial, habilidades perceptomotoras, resolução de problemas e tomada de decisões”. Se estas associações permitem a construção dos objetos e a projeção dos objetivos das pesquisas aqui em questão, fundamental à produção de seus dados é a infração de trânsito qualificada pelo consumo alcoólico na condução de veículos automotores. Contudo, diferem as maneiras como os dois empreendimentos mobilizam esta interdição ao uso de bebidas alcoólicas enquanto meio para produção dos dados de seus estudos.

Schmitz extrai do conjunto de infrações por uso de álcool ao volante, acontecidas entre os anos de 2009 e 2010 no estado do RS, uma seleção de variáveis que relaciona a fim de obter o perfil do condutor propenso a cometer este tipo de infração. Nesse sentido, a autora produz os dados de sua pesquisa a partir das infrações que o Detran-RS autua e arquiva em seus registros. Já Pasa, em seu questionário destinado à avaliação do comportamento de risco no trânsito composto por uma sequência de vinte e sete perguntas, a partir da décima sétima questiona acerca do “consumo de álcool e outras substâncias que possam afetar o desempenho ao dirigir”. A autora pergunta ao entrevistado se este, no último ano, consumiu algum tipo de bebida alcoólica e com que frequência. Mais específico ao seu problema de pesquisa, passa a questionar acerca do consumo alcoólico imediatamente antes de dirigir, ao que segue uma questão relativa à ciência do entrevistado acerca da quantidade de doses alcoólicas permitas no CBT. As mesmas questões são realizadas para outras substâncias psicoativas, em um questionário que encerra perguntando se o entrevistado já sofreu acidente de trânsito após a ingestão de bebidas alcoólicas.

Assim, se Schmitz produz seus dados a partir dos registros computados pelo Detran-RS acerca da ocorrência da infração por consumo alcoólico ao volante, Pasa o faz através de uma pergunta direta ao seu entrevistado se ele já incorreu neste tipo de infração. Os dados assim produzidos permitem às pesquisadoras tanto determinar que tipo de motorista é propenso a dirigir alcoolizado (Schmitz), quanto avaliar se condutores infratores de fato consomem bebidas alcoólicas na condução de veículos em proporção maior que aqueles não infratores, de maneira constituir um vetor de diferença ou semelhança entre estes dois tipos de motoristas (Pasa). Se na pesquisa de Schmitz a infração por dirigir sob influência de bebidas alcoólicas constitui a própria condição de possibilidade para se objective construir um perfil para o condutor reincidente nesta infração, esta infração para Pasa constitui um vetor a partir do qual se constroem semelhanças e diferenças entre infratores e não infratores no trânsito.

Portanto, esta específica infração de trânsito, relativa a direção sob embriaguez alcoólica, é central às duas pesquisas aqui em questão, de modo que na sequência trato deste tópico em específico. Objetivo caracterizar algumas associações necessárias para a produção deste tipo de infração de trânsito, explicitando os valores, concepções e tecnologias em questão para sua efetivação. Este exercício objetiva evidenciar em maiores detalhes a tradução que os estudos de Pasa e Schmitz realizam ao tomar uma infração de trânsito enquanto elemento de suas pesquisas. O faço através do Manual de Procedimentos para implementação da Operação Balada Segura em cidades do estado do RS, bem como de resoluções do Cetran e Contram, destinadas a padronizar a atuação de agentes de trânsito na autuação de condutores por embriaguez ao volante.

A fiscalização do consumo de bebidas alcoólicas é procedimento rotineiro dos órgãos de trânsito brasileiros. Contudo, a centralidade e o destaque atribuído a esta questão na Operação Balada Segura permitem que esta seja tomada enquanto uma via para maior compreensão daquilo que está envolvido e associado nesta infração de trânsito. Já as referidas resoluções explicitam os procedimentos dos agentes de trânsito na autuação da infração por alcoolemia ao volante.

O consumo alcoólico enquanto objeto de intervenção.

A Operação Balada Segura consiste em *blitze* de fiscalização e educação no trânsito, coordenadas pelo Detran-RS e com distinto enfoque à questão do consumo alcoólico entre condutores: “esta ação [Operação Balada Segura] tem como objetivo fiscalizar e conscientizar, de forma integrada e contínua, a população sobre as condutas de risco, (...) em especial o combate à alcoolemia no trânsito” (Detran-RS, 2012:4). Este enunciado explicita que, tal como nas pesquisas de Schmitz e Pasa, no registro do estado o consumo alcoólico é também circunscrito a um “aspecto comportamental”. Tal como dirigir ao celular ou em alta velocidade, trata-se de um de “comportamento de risco”:

A imprudência e a exposição ao risco estão, sobretudo, relacionadas ao aspecto comportamental. Dirigir em alta velocidade, após consumir bebidas alcoólicas e/ou substâncias psicoativas, utilizando o celular, bem como a desobediência à sinalização de trânsito e não utilização dos equipamentos de segurança são comportamentos de risco. (Detran-RS, 2012:4)

Da primazia atribuída ao comportamento de condutores, decorre que “a maioria dos ‘acidentes de trânsito’ são consequências de fatores humanos” (Detran-RS, 2012:5). É nesse

sentido que, na Operação Balada Segura, “a questão comportamental torna-se o principal alvo dos esforços empreendidos rumo à melhoria da convivência [do trânsito]” (Detran-RS, 2012:5). Ou seja, ao passo que nas pesquisas de Schmitz e Pasa a centralidade atribuída ao comportamento humano no trânsito justifica a eleição do consumo alcoólico enquanto objeto de atenção científica, o estado assume a mesma prioridade desta dimensão a fim de estabelecê-la enquanto objeto de intervenção.

O consumo de bebidas alcoólicas ao volante configura um especial fator de risco porque coloca a perigo não somente quem as ingere, mas também a outras pessoas que participam do trânsito (Detran-RS, 2012:6). Tal como visto com as pesquisas de Pasa e Schmitz, o caráter arriscado do uso de álcool por condutores se deve a uma qualidade intrínseca destas substâncias, relativa à capacidade de, nas palavras contidas no Manual de Procedimentos, “ofuscar a percepção da realidade” (Detran-RS, 2012:6). Está em questão um efeito ou influência específica, intrínseca às bebidas alcoólicas: “o consumo de álcool altera o funcionamento do organismo, afetando diretamente o sistema nervoso central”, o que faz com que esta substância “perturbe a capacidade de perceber e reagir a ameaças e fazer julgamentos” (Detran-RS, 2012:7).

O efeito do álcool sobre aquele que o consome é função da passividade do corpo humano frente à ação desta substância: “conforme o aumento da sua quantidade [de álcool] no sangue, os efeitos vão se somando e nada pode diminuir sua decorrência sobre o corpo” (Detran-RS, 2012:7). É a concepção de um corpo genérico em sua reação às bebidas alcoólicas que torna idêntico, com variação da quantidade consumida, os efeitos desta substância sobre quem as ingere. Ou seja, a aceção do corpo humano enquanto entidade universal, comum a todos que o possuem, permite que se universalizem também os efeitos provocados pelo álcool: “os efeitos do álcool são os mesmos para todas as pessoas, tendo como fator variante apenas a relação entre a quantidade ingerida e a forma como o organismo absorve e elimina esta substância” (Detran-RS, 2012:7). Esta associação entre bebidas alcoólicas e corpo humano é desenvolvida na tabela abaixo, destinada a discriminar a relação entre quantidade ingerida de bebida alcoólica e seu correspondente efeito fisiológico¹⁰.

¹⁰ A tabela tem por media um individuo com 70 kg.

Quantidade de álcool por litro de ar expelido (miligramas) Etilômetro	Quantidade de álcool por litro de sangue (gramas)	Efeitos
0,1 a 0,15 mg/l	0,2 a 0,3 g/l 1 copo de cerveja, 1 cálice pequeno de vinho, 1 dose de bebida destilada	As funções mentais começam a ficar comprometidas. A percepção da distância e da velocidade são prejudicadas.
0,15 a 0,25 mg/l	0,3 a 0,5 g/l 2 copos de cerveja, 1 cálice grande de vinho, 2 doses de bebida destilada	O grau de vigilância diminui, assim como o campo visual.
0,25 a 0,40 mg/l	0,51 a 0,8 g/l 3 ou 4 copos de cerveja, 3 copos de vinho, 3 doses de uísque	Reflexos retardados, dificuldades de adaptação da visão superestimação das possibilidades, minimização de riscos, tendência à agressividade.
0,40 a 0,75 mg/l	0,8 a 1,5 g/l	Incapacidade de adaptação e falhas na coordenação.
0,75 a 1 mg/l	1,5 a 2,0 g/l	Embriaguez, torpor alcoólico, dupla visão.

Sendo esta a relação entre bebidas alcoólicas e corpo humano, dependerá do segundo, especificamente do “processo de metabolização de cada organismo” (Detran-RS, 2012:7), a eliminação destas substâncias, a fim de que estas interrompam sua ação sobre as sensibilidades do corpo humano. E na medida em que este responde às bebidas alcoólicas de modo padronizado, passa a ser também a dimensão privilegiada para detecção de seu consumo. Mais especificamente, o ar expirado tem o teor alcoólico proporcional ao teor de álcool que circula no sangue, o que faz com que seja possível identificar sua presença na respiração. Contudo, a simples identificação do consumo alcoólico não se faz suficiente, sendo necessário também estender o tempo de possibilidade desta identificação. Assim, para que o consumo alcoólico adquira o caráter de um objeto durável, no sentido que possa ser detectado para além do momento de sua realização, é imprescindível a intromissão de determinadas tecnologias capazes de sustentar esta durabilidade.

Desta forma, um aparelho específico, tecnicamente chamado etilômetro e popularmente de bafômetro, detecta infalivelmente a presença de álcool no organismo. Através do assopro daquele que se submete ao seu exame, esta tecnologia quantifica a alcoolemia de uma pessoa em gramas por litro no sangue, ou miligramas por litro de ar, fornecendo uma medição digital da concentração de álcool no corpo humano (Detran-RS, 2012:8). O que o etilômetro faz é tornar o consumo de bebidas alcoólicas um fenômeno durável, no sentido que o estende para além do tempo de sua efetivação, a fim de que possa ser detectado quando das operações de fiscalização no trânsito. Ou seja, este dispositivo propaga e reitera uma associação entre álcool e corpo ocorrida em outro tempo e espaço que não o momento da fiscalização. Nesse sentido, é possível considerar esta tecnologia um mediador, no sentido

atribuído por Latour (2012): modifica os elementos de veicula, uma vez que o que lhe entra (consumo alcoólico) não aquilo que lhe sai (infração de trânsito).

Assim, quando identificado frente a uma concepção do trânsito enquanto “direito de todos”, pautado pela “preservação da segurança e da vida” (Detran-RS, 2012:6), o consumo alcoólico se torna para além de um comportamento de risco, uma infração, e se a quantidade ingerida for superior a seis decigramas por litro de sangue, um crime de trânsito. Sendo o álcool conceitualizado fundamentalmente por meio de seus efeitos no organismo, esta substância é englobada em um conjunto de semelhanças com outros psicoativos a partir das analogias entre seus efeitos. Deste modo, as bebidas alcoólicas e outros psicoativos são enquadrados nos mesmos artigos do Código Brasileiro de Trânsito, de número 165 para infração e 306 para crime de trânsito, respectivamente: “Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”; “Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

A princípio, não são necessárias condições especiais para enquadramento dos condutores nestes artigos. Pois, na medida em que a fiscalização de alcoolemia no trânsito é “procedimento de fiscalização rotineiro”, “todo motorista envolvido em acidente ou alvo de fiscalização de trânsito com suspeita de dirigir sob influência de álcool, será submetido à verificação de seu consumo” (Cetran, 2006). Embora seja dada preferência ao etilômetro na fiscalização do consumo alcoólico entre condutores (Detran-RS, 2012), sua confirmação também pode ser dar por outros meios: exame de sangue, exame clínico realizado por médico da Polícia Judiciária ou ainda exames realizados por laboratórios especializados. No caso de recusa do condutor à realização destes testes¹¹, a infração poderá ser caracterizada mediante a obtenção, pelo agente de trânsito, de outras provas acerca dos sinais resultantes do consumo de álcool. Neste caso, deverá ser verificado, entre outros elementos, se o condutor apresenta sonolência, olhos vermelhos; vômito, soluços, desordem nas vestes, odor de álcool no hálito; se comporta-se com agressividade, arrogância, exaltação, ironia, dispersão; se sabe onde está a data e a hora atual, seu endereço e lembrança dos atos cometidos; e se apresenta dificuldade de equilíbrio ou fala alterada (Cetran, 2006).

A partir da presença ou ausência destas características, cuja sistematização constituirá um documento específico a ser anexado na ocorrência da infração, o agente de trânsito deverá descrever o estado de consciência do condutor, constatando se este está ou não sob a influência

¹¹ Em acidentes com vítimas fatais o teste do etilômetro é obrigatório (Contran, 2006).

de bebidas alcoólicas. Após esta constatação (realizada seja por meio do conjunto de características acima, seja pelo resultado do teste do etilômetro ou exames de sangue e clínico), é feito um auto de infração de trânsito, bem como serão adotadas as devidas providências e medidas administrativas. A multa para a infração de trânsito qualificada pelo consumo de bebidas alcoólicas ao volante é de “R\$ 957.70, proibição ou suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação”; sendo acrescido ao crime de trânsito a “detenção de seis meses a três anos, e a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor¹²” (Contran, 2006).

Espero ter demonstrado, ainda que a partir de uma descrição bastante rápida, que para a ocorrência da infração ou crime de trânsito caracterizado por alcoolemia ao volante é necessário um ordenamento bastante complexo entre uma série de materiais heterogêneos. Assim, são necessários dispositivos tecnológicos para detecção e extensão do consumo alcoólico; agentes de trânsito que reconheçam os sinais de embriaguez nos condutores que abordam; concepções de espaço público onde o trânsito é pensado enquanto direito coletivo e a consideração de uma agência específica às bebidas alcoólicas enquanto substâncias com a capacidade de “ofuscar a percepção da realidade”; sem adentrar no aparato burocrático que constitui a elaboração dos documentos que registram esta infração.

Considerações

Esta heterogeneidade é então estabilizada nas pesquisas Schmitz e Pasa aqui em questão. Esta estabilização é realizada na medida em que tais estudos tomam as articulações que tem como efeito a infração por alcoolemia alcoólica no trânsito na qualidade de um elemento de suas pesquisas. Trata-se de um movimento de pontualização, no qual uma complexa rede que associa etilômetros, condutores, bebidas alcoólicas, corpo humano, agentes de trânsito, espaço público, vem a aparecer na forma de um ator pontual, uma unidade de análise em pesquisas de mestrado da psiquiatria da UFRGS.

Deste modo, a descrição aqui empreendida não objetiva somente acompanhar o processo de construção dos fatos científicos, no sentido de abrir “caixas pretas”. Trata-se também de abordar o seu encerramento; de considerar os modos pelos quais a ciência fecha as redes que compõe seu empreendimento. No caso de Schmitz, a rede que articula a infração de

¹² Penalidade correspondente à época dos dados produzidos por Schmitz e Pasa. Ver nota 2.

trânsito por alcoolemia vira uma condição para seleção de seu universo de pesquisa; já para o estudo de Pasa, esta rede vira uma variável de sua análise.

Contudo, não se trata somente de condensar uma rede complexa e heterogênea. Este movimento, no qual uma série de associações toma a forma de um ator pontual, é também uma transformação, no sentido que as relações necessárias para realizá-lo lhe imprimem uma diferença. Tornar a embriaguez ao volante uma condição para seleção de um universo de pesquisa, e associá-la a variáveis como sexo, idade, tipo da CNH, etc. produz o perfil de um motorista reincidente neste tipo de infração (Schmitz). Ao passo que tornar esta infração uma variável de pesquisa, e associá-la a outras tais como impulsividade e busca de sensações, produz semelhanças e diferenças entre condutores infratores e não infratores (Pasa). Estas traduções introduzem um novo agente sobre a realidade da qual partiram: perfis de condutores infratores¹³.

Se esta investigação iniciou perguntando quais normas para o uso de psicoativos emergem da produção de conhecimento sobre estas substâncias desde instâncias médico-científica, as informações aqui organizadas e expostas forçam a inversão da questão. Ou seja, não se trata somente da ciência estar produzindo normas para uso de “álcool” e “drogas”, mas também destas normas estarem produzindo ciência. É essa a relação que opera quando uma prescrição ao consumo alcoólico, sua proibição na condução de veículos automotores articulada em uma infração de trânsito, entra nas análises de Schmitz e Pasa, de modo que estas pesquisas possam anunciar que tipo de condutor é propenso a incidir no consumo alcoólico ao volante.

Ou seja, é a partir desta norma, relativa à interdição ao consumo de bebidas alcoólicas no trânsito, que as pesquisas aqui em questão produzem conhecimento acerca destas substâncias. Isto significa que o empreendimento científico foco desta investigação, ao não produzir conhecimento sobre “álcool” e “drogas” via a experiência com seu consumo, parte de uma realidade já estruturada por permissões e interdições aos usos destas substâncias, as mobilizando na promoção de suas pesquisas em um processo que as especifica ou lhes imprime uma diferença. Assim, a interdição ao consumo de bebidas alcoólicas na condução de veículos automotores adquire novas dimensões a partir de proposições tais como a utilização de testes psicológicos que avaliem a propensão de futuros motoristas para conduzir sob embriaguez alcoólica.

¹³ É evidente que há muito mais elementos em jogo nesta tradução: desde referenciais teóricos a estagiários de pesquisa. Contudo, ênfase aqui os elementos citados, tanto em função do estágio atual da investigação, quanto dos limites desta apresentação.

Este tipo de proposição, ao estender uma norma relativa ao uso de bebidas alcoólicas a outros espaços que não somente o das operações de fiscalização no trânsito, age também na produção de uma específica concepção de espaço público, e enquadra um particular tipo de solução para os problemas do trânsito. Aqui está em questão um argumento já bastante desenvolvido em estudos oriundos das Ciências Sociais quando voltada ao fenômeno das drogas: criar normas relativas aos usos e desusos destas substâncias é também criar formas particulares de indivíduo e de sociedade, do público e do privado, cultura e natureza. É também criar formas de intervenções do estado no gerenciamento de corpos e populações.

É por este ponto que pretendo seguir acompanhando as atividades, cursos e pesquisas que emergem da articulação entre Ciência e Estado na forma do convênio entre o Detran-RS e o Cpad. De que normas relativas ao uso de psicoativos partem os conhecimentos produzidos no âmbito deste acordo? Que diferenças lhe imprimem? Que técnicas de intervenção são propostas e efetivadas, e que noções de indivíduo e sociedade, público e privado e outras entidades caras ao ocidente são por elas conformadas?

As informações aqui organizadas ainda são incipientes e constituem somente o início da investigação e acompanhamento do convênio entre o Detran-RS e o Cpad. Portanto, o material aqui tomado para análise não pode desenvolver todas as perguntas que motivam a presente investigação. Nesse sentido, destaco que é do interesse desta pesquisa focar em seu desenrolar com maior acuidade as práticas de produção de conhecimento científico sobre álcool e drogas, dimensão não desenvolvida no presente trabalho, que tratou de empreender sua análise a partir de sua materialização em textos acadêmicos.

Uma última consideração diz respeito aos temas que as ciências médicas se envolvem em seu envolvimento com as drogas. Tais ciências não tomam as drogas enquanto objetos de saber somente no registro de questões pautadas por temas como a dependência química e seus vários tópicos derivados, geralmente privilegiados em trabalhos que tratam das drogas a partir de conhecimentos e práticas médicas: tratamentos para prática terapêutica, delimitação das diferenças entre uso e abuso de psicoativos, avaliação dos tipos de prazer e risco proporcionado por estes, etc. A produção de conhecimento médico-científico sobre drogas é também desvinculada a estas questões; conhecimentos estes envolvidos com o gerenciamento destas substâncias e dos corpos que as consomem.

Fontes

CETTRAN. Resolução n. 11. 2006

CONTRAN. Resolução n. 206. 2006

PASA, Graciela. “Impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco no trânsito”. (Mestrado em Psiquiatria) – Faculdade de Ciências médicas – Departamento de Psiquiatria – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2013.

SCHMITZ, Aurinez. . “Características sociodemográficas e da habilitação de motoristas infratores por alcoolemia”. Dissertação (Mestrado em Psiquiatria) – Faculdade de Ciências médicas – Departamento de Psiquiatria – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2013.

DETRAN-RS. Manual de procedimento - Operação Balada Segura. 2012

Referências

BECKER, Howard S. Uma teoria da ação coletiva. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1976.

IORE, Mauricio. Uso de "drogas": controvérsias médicas e debate público. 1. ed. Campinas: Mercado de Letras e FAPESP, 2007. v. 1. 136p .

LATOUR, Bruno. Ciência em Ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora. São Paulo: Editora UNESP. 2000

LAW, John. Notes on the theory of the actor-network: Ordering, strategy, and heterogeneity. In: Systemic Practice and Action Research. Volume: 5, n: 4, Springer. 1992.

_____. Le Laboratoire et ses Réseaux, in Michel Callon (ed.), La Science et ses Réseaux, Paris: Editions de la Découverte and Council of Europe, pp 117-148. 1989

After Method. Mess in social science research. Routledge. New York. 2004

POLICARPO. Frederico. O consumo de drogas e seus controles: uma perspectiva comparada entre as cidades do Rio de Janeiro, Brasil, e de San Francisco, EUA., Ano de obtenção: 2013. Tese de Doutorado defendida pela Universidade Federal Fluminense. Programa de Pós Graduação em Antropologia Social.