

Leonardo Linhares Drumond Machado

De Criminosos a Criminalizados:  
o processo de criminalização no trânsito em Montes Claros - MG

Florianópolis, abril de 2001

Leonardo Linhares Drumond Machado

**De Criminosos a Criminalizados:  
o processo de criminalização no trânsito em Montes Claros - MG**

Dissertação apresentada ao Curso de  
Mestrado da Universidade Federal de  
Santa Catarina, como requisito parcial à  
obtenção do título de Mestre em Direito.  
Área de Concentração: Instituições  
Jurídico-políticas.  
Orientadora: Profa. Dra. Vera Regina  
Pereira de Andrade

Florianópolis  
Curso de Pós-Graduação em Direito da UFSC  
Abril de 2001

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS  
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

A dissertação **De Criminosos a Criminalizados: o processo de criminalização no trânsito em Montes Claros - MG**, elaborada pelo mestrando Leonardo Linhares Drumond Machado, foi julgada adequada por todos os membros da banca examinadora, para a obtenção do título de Mestre de Direito e aprovada em sua forma final, pelo Curso de Pós-graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis, 28 de abril de 2001.

---

Prof. Dr. Christian Guy Caubet  
Coordenador do CPGD

Apresentada à banca examinadora integrada pelos seguintes professores:

---

Profa. Dra. Vera Regina Pereira de Andrade  
Presidente

---

Prof. Dr.  
Membro

---

Prof. Dr.  
Membro

---

Prof. Dr.  
Suplente

*Para uma causa que impele os homens a cometer um delito, existem mil outras que os impelem a ações indiferentes, que apenas são crimes perante as leis más. Ora, quanto mais se estender a esfera dos delitos, tanto mais se fará com que sejam praticados, pois se verão os crimes aumentarem à proporção que as razões de crimes especificados pelas leis forem mais numerosos, especialmente se a maioria de tais leis não forem mais do que privilégios, quer dizer, de um pequeno número de senhores.(...)  
Desejais evitar os crimes? Caminhe a liberdade seguida das luzes.*

Beccaria  
(Dos delitos e das penas)

## **Dedicatória**

A Deus.

Aos meus pais, Valter Linhares Frota Machado e Maria Lúcia Drumond Pimenta Machado, meus irmãos e minha avó, Lisaura Drumond Pimenta pelo amor incondicional.

Aos amigos Dalton, Cida e Mônica pela presença certa nas horas incertas.

Ao Dr. Noraldino Rocha Machado, eterno Mestre e Amigo.

Ao Dr. Jairo Ataíde Vieira pela crença na capacidade de sonhar do ser humano e pela amizade.

Á minha querida Kath, cujo amor torna mais fácil até as horas mais difíceis.

## **Agradecimentos**

Às Universidades Federal de Santa Catarina/UFSC e Estadual de Montes Claros/UNIMONTES pela possibilidade de realizar o Curso de Pós-Graduação em Direito.

À minha querida orientadora, Professora Dra. Vera Regina Pereira de Andrade, pesquisadora nata que confiou na realização deste trabalho e lutou por sua concretização (extensivos a Lara e Iris).

A todos os professores e funcionários da UFSC pela atenção e ajuda nos momentos em que estivemos na Ilha de Santa Catarina.

Aos colegas professores, funcionários e alunos da Unimontes pelo apoio e compreensão.

Aos colegas e amigos da Prefeitura Municipal de Montes Claros pelo carinho e incentivo.

A todos os amigos que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a realização desta dissertação

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	10
<b>I. O SISTEMA PENAL: DA CRIMINALIDADE À CRIMINALIZAÇÃO</b>	17
1.1. Do Labelling Approach à Criminologia Crítica: O novo paradigma criminológico.	17
1.2. O moderno sistema penal: conceito e operacionalidade e funções	28
1.3. O Processo de Criminalização Secundária (Seletividade e Esteriótipos)	34
<b>II. A PARTE CRIMINAL DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: OS CRIMINOSOS</b>	41
2.1. História do Trânsito	41
2.2. Considerações Gerais	44
2.3. Os crimes, os criminosos e as penas	52
<b>III. A CRIMINALIZAÇÃO NO TRÂNSITO NA COMARCA DE MONTES CLAROS:</b>	
<b>OS CRIMINALIZADOS</b>	86
3.1. Os delitos de trânsito em matérias veiculadas pela Folha de São Paulo, no período compreendido entre 26/04/97 à 02/08/99	87
3.3. Esteriótipos e seletividade do Sistema Penal de Trânsito	98
3.4. O Sistema Penal em ação na Comarca de Montes Claros, MG	104
Considerações Finais	123
Referências Bibliográficas	130
Anexos	137
Formulário	139
Questionário	141
Tabelas	143

## RESUMO

A presente dissertação de mestrado tem por objetivo identificar, no Direito de Trânsito Brasileiro, na mídia nacional e, em especial, nas sentenças condenatórias prolatadas na Comarca de Montes Claros – Minas Gerais, a clientela real do Código de Trânsito Brasileiro.

Sob o enfoque do paradigma da Reação Social, que é o novo modelo de Criminologia que estuda as condições da criminalização e que tem por objeto o controle social e penal, entende-se por criminalização o processo seletivo e estigmatizante de atribuição do *status de criminoso* realizado pelo Sistema Penal (Lei, Polícia, Ministério Público e Judiciário).

Entende-se ainda que a constância da seletividade da ação do sistema penal é atribuída a um código social latente integrado por mecanismos de seleção, dentre os quais tem destacada importância central os “estereótipos”.

Após focar o paradigma da reação social e a ação do Sistema Penal, realizou-se, em um segundo momento, uma análise técnico-jurídica da parte criminal do novo Código de Trânsito Brasileiro, identificando a sua clientela potencial, para, posteriormente, determinar o criminalizado de trânsito da Comarca de Montes Claros – Minas Gerais.

## ABSTRACT

To current master's degree dissertation has as its aim to identify in the Brazilian Traffic Law, and in particularly, in the condemnatory sentences in the County (Judiciary District) of Montes Claros – Minas Gerais, the actual customers of the Brazilian Traffic Code.

Under the focus of the paradigm of social reaction, which is the new model of Criminology which studies the conditions of criminalization and has as a goal the social and penal control. It is understood by criminalization the selective and estigmatizante process of the criminal status attribution accomplished by the Penal System (Law, Police, Public and Judicial Ministry).

Understands each although the duration of selectivity of the lawsuit of the criminal system is attributed to a latent social code integrated by selection mechanisms, among which it has been detaching central importance the “stereotypes”.

It is also understood that the constancy of the selectivity of the Penal System Lawsuit (action) is attributed to a concealed social code integrated by selection mechanisms, in which there is a remarkable importance the stereotypes.

After focusing on the paradigm of social reaction, the action of the Penal System, it was accomplished subsequently a technical and judicial analysis of the criminal part (aspects) of the Brazilian Traffic Code, identifying its potential (powerful) body of clients to determine afterwards the Traffic criminal of the County of Montes Claros - Minas Gerais, Brazil.

## INTRODUÇÃO

Os crimes de trânsito são considerados pela comunidade em geral como um grave problema da sociedade moderna, devido ao elevado número de mortes e lesões corporais provocados pelos veículos em circulação, deixando pessoas mutiladas e inválidas, especialmente no Brasil, que é um dos países com maior taxa de mortalidade (morrem anualmente o equivalente ao número de pessoas mortas na Guerra do Vietnã) e mutilações decorrentes de acidentes de trânsito no mundo.

Procurando dar uma resposta ao sentimento de insegurança instalado no seio da sociedade brasileira, o Legislador aprovou, em 23 de setembro de 1997, a Lei nº 9.503, instituindo o Código de Trânsito Brasileiro, que inovou ao dar tratamento diferenciado aos crimes de trânsito, seja separando-os do Código Penal, seja criando novos tipos penais e estabelecendo penas mais elevadas que as anteriores, conforme ANDRADE (1997): *“apostando na hipercriminalização e no recrudescimento repressivo do trânsito”*.

No entanto, conforme comprovam as estatísticas oficiais, que serão destacadas nos capítulos desenvolvidos neste trabalho, o número de acidentes de trânsito no Brasil, apesar de um pequeno decréscimo nos primeiros dias de implantação do novo Código de

Trânsito, sofreu um aumento considerável no ano seguinte (1999). Este fato voltou a realimentar a incerteza, a insegurança, o temor e a certeza de impunidade da população brasileira, que passou a desacreditar na nova codificação de trânsito, bem como veio a salientar a importância da análise do tratamento dado ao trânsito pelo legislador brasileiro.

A maioria dos trabalhos existentes sobre “crimes de trânsito” baseia-se em estudos e dados estatísticos sobre causas, com o predomínio do critério epidemiológico para se analisar os acidentes de trânsito, enfatizando-se o estudo dogmático da legislação penal de trânsito e às vezes o estudo psicológico do indivíduo apontado como infrator, uma vez que o trânsito vem sendo abordado, há muito tempo, como uma questão quase exclusiva de engenharia de tráfego e de policiamento coercitivo e punitivo do Estado. Esses estudos têm como base três fatores considerados fundamentais: o condutor, o veículo e as estradas. Trata-se de uma visão demasiadamente unilateral, que equipara a violência no trânsito à violência individual e a decodifica como acidentalidade. Uma visão que não possui uma localização correta do trânsito como problema dentro da sociedade da qual é parte, sucedendo-se neste campo, o mesmo que o ocorrido durante vários séculos no campo do estudo da Criminologia.

Como o trânsito é considerado um problema complexo e multidimensional, cuja abordagem somente pode ser levada a bom termo através de esforços multidisciplinares e considerando-se a violência como um fator multifatorial, isto é, sujeito a fatores que evocam aspectos estruturais, conjunturais, institucionais, relacionais e comportamentais, faz-se necessário que os estudos dos acidentes e dos crimes de trânsito sejam enfocados a partir de uma perspectiva sociológica que estabeleça como ponto de partida a relação existente entre o indivíduo e a sociedade na qual vive, uma perspectiva que não se limite, unicamente, a determinar a gravidade do problema, suas possíveis causas e os indicadores

psicológicos dos condutores, mas que leve em consideração, também, a forma como reagem as agências de controle social (particularmente do trânsito) e as autoridades à problemática dos acidentes de trânsito.

A importância do presente trabalho torna-se evidente neste momento em que a população brasileira e a comunidade científica, de modo especial, estão nutrindo um sentimento de insegurança, uma sensação de impunidade em relação à aplicação do novo código brasileiro e questionando a sua eficácia, pois o mesmo permite uma visão geral do problema, evidenciando a absoluta impossibilidade de se investir na pena privativa de liberdade como resposta punitiva, como fez o Código de Trânsito Brasileiro, e mostrando que este é, na verdade, um projeto simbólico que não pode ser eficaz em sua totalidade e que não foi feito para sê-lo, mas sim para, possibilitando algumas punições exemplares (penalização de bodes expiatórios), gerar a ilusão de que é; isto é, gerar uma ilusão de segurança jurídica. (ANDRADE: 1997).

O presente trabalho vem contemplar o estudo do processo de criminalização no trânsito, tendo como referência o Código de Trânsito Brasileiro, o discurso dogmático sobre o código, e em especial, a criminalização secundária na Comarca de Montes Claros – MG, sendo para isto realizada pesquisa de campo, com análise através dos processos criminais, das decisões judiciais, bem como do questionário aplicado aos penalizados.

A cidade de Montes Claros – MG foi escolhida como referencial da pesquisa de campo devido a sua expressiva posição na região do norte de Minas Gerais; por manter-se como elo de ligação entre a região nordeste e sudeste do país através do 2º maior entroncamento rodoviário; por apresentar características socioeconômicas, de renda e trânsito assemelhados aos grandes centros, e mais, procurou-se contribuir com a Universidade Estadual de Montes Claros agregando-se os valores da pesquisa realizada.

O objeto desta pesquisa visa identificar, no direito positivo e nas decisões judiciais, a clientela real (os efetivamente criminalizados) dos crimes previstos no novo Código de Trânsito Brasileiro em confronto com a clientela potencial (os destinatários previstos nos tipos legais).

Para atingir o objetivo geral foi necessário acerrar-se de vários objetivos específicos: primeiro, procurou-se analisar a operacionalidade (a lógica) e a funcionalidade (as funções declaradas e não declaradas) do processo de criminalização no trânsito; depois, verificou-se a lógica do Sistema Penal na Comarca de Montes Claros – MG, contextualizando o caráter sócioeconômico local.

A hipótese central do trabalho é a de que, apesar da maioria dos crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro destinar-se, potencialmente, a todos os sujeitos portadores da qualidade de condutor, que os realizam, isto é, que, apesar do CTB potencializar a expansão da criminalidade para estratos que estão tradicionalmente excluídos da ação do Sistema Penal, deslocando-a para os estratos médio e alto, ele, na verdade, potencializa que o Sistema Penal desempenhe uma atividade seletiva e estigmatizante na construção da criminalidade de trânsito, atuando de modo a reproduzir a sua clientela através de um processo seletivo e de condicionamento.

Esse processo que se orienta por mecanismos de seleção (integrados por estereótipos e teorias de todos os dias), é realimentado pelos meios de comunicação de massa e tem como função a (re)legitimação do Sistema Penal, isto é, ele acaba reproduzindo a seletividade estrutural do Sistema Penal, imunizando o comportamento dos estratos sociais superiores e criminalizando o dos estratos sociais inferiores (o “motoqueiro”, o “dono do fusquinha”, etc.).

O presente estudo, marcado por essa perspectiva sociológica, procura analisar o

problema, orientando-se por marcos teóricos, com relevo para as obras de ANDRADE, BARATTA e ZAFARONNI, quando descrevem doutrinariamente quanto ao paradigma da reação social (*labelling aproach*), partindo de conceitos da “conduta desviada” e “reação social”, como termos reciprocamente independentes, e considerando que o desvio e a criminalidade não são qualidades intrínsecas da conduta ou entidade ontológica preconstituída à reação social e à penal, mas qualidades (etiquetas) atribuídas a determinados sujeitos através de complexos processos de interação social, isto é, de processos formais e informais de definição e seleção.

Essa teoria, desenvolvida entre outros, por ANDRADE (1997), em seu livro “*A Ilusão da Segurança Jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*”, trata-se de eficiente instrumento para a análise crítica e sociológica dos crimes previstos no novo Código de Trânsito Brasileiro pois, ao afirmar que a criminalidade não tem natureza ontológica e sim social e definitorial e, ao acentuar o papel constitutivo do controle social na sua construção seletiva, desloca o interesse cognoscitivo e a investigação das “causas” do crime e portanto, da pessoa do autor e seu meio e mesmo do fato-crime, para a reação social da conduta desviada, em especial para o Sistema Penal.

Desta forma, a teoria do *labelling* permite, não só mostrar a inconsistência das tradicionais teorias criminológicas sobre o trânsito e o desvalor das estatísticas como instrumento fundamental de acesso à realidade criminal, mas, principalmente, investigar-se e conhecer-se a criminalidade de trânsito como um fenômeno social.

A metodologia empregada na presente dissertação foi a pesquisa bibliográfica e documental, bem como pesquisa de campo.

Na Bibliografia constam todas as obras efetivamente consultadas e lidas que contribuíram para a feitura do trabalho. Foram consultadas obras, livros, sites da Internet,

pesquisa de conteúdo de mais de 300 artigos da Folha de São Paulo (no período de janeiro/98 a janeiro/2000), consultados ainda 1.532 processos julgados na Comarca de Montes Claros – MG (entre janeiro de 1998 e janeiro de 2000), onde foi selecionada amostra probabilística de 450 sentenças penais condenatórias da Comarca de Montes Claros - MG, da qual foram recolhidas informações sobre os criminalizados de trânsito (endereço, sexo, grau de instrução, etc.). Após análise, os dados coletados foram formatados nos gráficos e tabelas que integram o trabalho.

Essas informações ainda foram completadas por meio de entrevistas estruturadas aplicadas aos 450 condenados selecionados, com base em questionário e formulário especialmente desenvolvido para este fim, conforme se pode ver dos modelos inclusos nos anexos, sendo que para a tabulação dos questionários foi utilizado o programa de análise estatística *SPSS (Statistical Package for the Social Science) 8.0 for Windows*.

A dissertação foi estruturada em três capítulos. O primeiro formula considerações a Criminologia desenvolvida com base na reação social (o novo paradigma criminológico, analisa o moderno sistema penal e o processo de criminalização secundária (seletividade e esteriótipos).

O segundo capítulo trata especificamente de uma abordagem técnico-jurídica da legislação penal de trânsito brasileira e do seu respectivo discurso dogmático.

Já o terceiro e último capítulo, após demonstrar o discurso da mídia sobre o novo Código de Trânsito Brasileiro, analisa a seletividade e os esteriótipos do sistema penal de trânsito, bem como busca identificar a clientela real dos crimes de trânsito em Montes Claros – MG.

Por fim, somando-se o enfoque sistemático da base teórica com a pesquisa empírica e com as análises dos dados coletados foram lançadas as considerações finais.

## CAPÍTULO I

### O SISTEMA PENAL: DA CRIMINALIDADE À CRIMINALIZAÇÃO.

Estabelecido que a matriz teórica do presente trabalho é a criminologia desenvolvida com base no paradigma da reação social, será demonstrado, inicialmente, neste capítulo o seu surgimento, desenvolvimento e configuração. Em seguida apresentar-se-á o moderno sistema penal, sua operacionalidade e funções, destacando-se o processo de criminalização (em especial a seletividade e os estereótipos).

#### 1.1. Do labeling Approach à Criminologia Crítica: o novo Paradigma<sup>1</sup> Criminológico.

O paradigma etiológico com o qual nasceu a Criminologia, em fins do século XIX, permanece ainda hoje, sobretudo na Europa onde surgiu, como o modelo tradicional de Criminologia, motivo pelo qual se faz necessária uma breve digressão sobre o discurso e a

---

<sup>1</sup> Utiliza-se aqui o termo no sentido Kuhniano, segundo o qual *“paradigma é aquilo que os membros de uma comunidade científica partilham. E, inversamente, uma comunidade científica consiste em homens que*

ideologia que o sustentam, antes de se delinear o marco teórico do presente trabalho: a criminologia desenvolvida com base no paradigma da reação social.

A Antropologia Criminal de Cesare Lombroso e a Sociologia Criminal de Enrico Ferri constituem as duas matrizes fundamentais do chamado paradigma etiológico, o qual define como seu objeto a criminalidade, enquanto fenômeno natural, e seu objetivo a busca das causas desta criminalidade, a fim de fornecer à Dogmática Penal<sup>2</sup> subsídios para o seu combate em defesa da sociedade. Essa Criminologia, chamada de positivista, cumpre, portanto, a função de ciência auxiliar da Dogmática Penal.

Sobre o paradigma etiológico esclarece Andrade que:

*...Na base deste paradigma a Criminologia (por isso mesmo positivista) é definida como uma ciência causal-explicativa da criminalidade, ou seja, que tendo por objeto a criminalidade concebida como um fenômeno natural, casualmente determinado, assume a tarefa de explicar as suas causas segundo o método científico ou experimental e o auxílio das estatísticas criminais oficiais e de prever os remédios para combatê-la. Ela indaga, fundamentalmente, o que o homem (criminosos) faz e porque o faz.<sup>3</sup>*

A tese fundamental da Criminologia Positivista é a de que *ser criminoso constitui uma propriedade da pessoa que a distingue por completo dos indivíduos normais.*<sup>4</sup> A

---

*compartilham um paradigma*". KHUN, Thomas. *A estrutura das revoluções científicas*. Tradução de Beatriz Viana Boeira de Nelson Boeira. São Paulo: Perspectiva. 1975.

<sup>2</sup> Segundo Andrade, *a auto-imagem (transnacionalizada) da Dogmática Penal, é, assim, a de uma ciência do "dever ser" que tem por objeto o Direito Penal positivo vigente em dado tempo e espaço e por tarefa metódica (técnico-jurídica, de natureza lógico abstrata) a "construção" de um "sistema" de conceitos elaborados a partir da "interpretação" do material normativo, segundo procedimentos intelectuais de coerência interna, tendo por finalidade ser útil à vida, isto é, à aplicação do Direito*. ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 117.

<sup>3</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. Do paradigma etiológico ao paradigma da reação social: mudança e permanência de paradigmas criminológicos na ciência e no senso comum. *Revista Seqüência*. Florianópolis: UFSC, n. 30, jun. 95, p. 25.

<sup>4</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 199.

criminalidade é sob esta ótica uma realidade ontológica, anterior ao surgimento do direito penal, que apenas cumpre o papel de reconhecê-la e positivá-la.

Esta visão sobre a criminalidade e a pena foi sendo construída pelo saber oficial (passando pela Escola Clássica e pela Escola positiva, até à Técnico Jurídica) e se constituiu na ideologia dominante não apenas da Ciência Jurídico-penal e dos representantes do sistema penal, mas também do homem comum (*every day theories*)<sup>5</sup>. Ela informa tanto a produção legislativa penal brasileira, quanto, através da Dogmática Penal, a atuação dos operadores dos direito.

Esta ideologia penal foi denominada por Baratta como “ideologia da defesa social”<sup>6</sup> e definida mediante os seguintes princípios:

- a) *Princípio de legitimidade. O Estado, como expressão da sociedade, está legitimado para reprimir a criminalidade, da qual são responsáveis determinados indivíduos, por meio de instâncias oficiais do controle social (legislação, polícia, magistratura, instituições penitenciárias). Estas interpretam a legítima reação da sociedade, ou da grande maioria dela, dirigida à reprovação e condenação do comportamento desviante individual e à reafirmação dos valores e das normas sociais.*
- b) *Princípio do bem e do mal. O delito é um dano para a sociedade. O delinqüente é um elemento negativo e disfuncional do sistema social. O desvio criminal é, pois, o mal; a sociedade o bem.*
- c) *Princípio de culpabilidade. O delito é expressão de uma atitude interior reprovável, porque contrária aos valores e normas, presentes na sociedade mesmo antes de serem sancionadas pelo legislador.*
- d) *Princípio da finalidade ou da prevenção. A pena não tem, ou não tem somente, a função de retribuir, mas a de prevenir o crime. Como sanção abstratamente prevista pela lei, tem a função de criar uma justa e adequada contramotivação ao comportamento criminoso. Como sanção concreta, exerce a função de ressocializar*

---

<sup>5</sup> Idem. Opus cit., p. 199.

<sup>6</sup> Segundo Andrade: *A ideologia da defesa social, sintetiza, desta forma, o conjunto das representações sobre o crime, a pena e o Direito Penal construídas pelo saber oficial e, em especial, sobre as funções socialmente úteis atribuídas ao Direito Penal (proteger bens jurídicos lesados garantido também uma penalidade igualitariamente aplicada para os seus infratores) e à pena (controlar a criminalidade em defesa da sociedade, mediante a prevenção geral (intimidação) e especial (ressocialização)).* ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 137.

*o delinquente.*

*e) Princípio de igualdade. A criminalidade é violação da lei penal e, como tal, é o comportamento de uma minoria desviante. A lei penal é igual para todos. A reação penal se aplica de modo igual aos autores de delitos.*

*f) Princípio do interesse social e do delito natural. O núcleo central dos delitos definidos nos códigos penais das nações civilizadas representa ofensa de interesses fundamentais, de condições essenciais à existência de toda sociedade. Os interesses protegidos pelo direito penal são interesses comuns a todos os cidadãos. Apenas uma pequena parte dos delitos representa violação de determinados arranjos políticos e econômicos, e é punida em função da consolidação destes (delitos artificiais).<sup>7</sup>*

O discurso dogmático, enquanto ideologia jurídico-penal dominante, constitui não só um programa para ação, mas, ao mesmo tempo, também uma mensagem legitimadora do Direito e do sistema penal.<sup>8</sup>

A ideologia da defesa social<sup>9</sup> cumpre, portanto, uma função justificante e legitimadora do direito penal e da pena ao vinculá-los aos interesses da sociedade, gerando uma ilusória sensação de proteção jurídica.

Neste sentido assinala Andrade:

*...No Estado moderno ocidental, o poder de punir e o sistema penal em que se institucionaliza é marcado por uma dupla via legitimadora. Por um lado, por uma justificação e legitimação pela legalidade que se conecta com o seu enquadramento na programação normativa; por outro lado, por uma justificação e legitimação utilitarista que se conecta com a definição dos fins (funções declaradas) perseguidas pela pena.*

*(...) Trata-se, assim, de um processo da “autolegitimação” oficial do poder penal.<sup>10</sup>*

---

<sup>7</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 42.

<sup>8</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 138.

<sup>9</sup> Adverte Baratta que não se deve confundir esta ideologia dominante na ciência jurídico penal com o movimento de estudos sobre Direito e Reforma Penal denominado de “Defesa Social” (Filippo Gramatica) e depois de “Nova Defesa Social” (Marc Angel). BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 240.

<sup>10</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 177.

É importante a distinção entre legitimidade e legitimação do sistema penal. Legitimidade é a qualidade que é atribuída ao sistema penal em razão da relação coerente entre a sua programação (normativa e teleológica) e operacionalização, já por legitimação entende-se a maneira, o processo pelo qual lhe é atribuída esta qualidade. Dessa forma, por autolegitimação oficial do sistema penal entende-se *o processo de reprodução ideológica do sistema penal e produção de consenso (real ou fictício) a seu respeito, tanto em relação aos agentes do sistema como ao público em geral.*<sup>11</sup>

No curso do século passado, a ideologia da defesa social passou a ser negada por diversas teorias, resultantes de estudos sobre sociologia criminal, surgidas nos Estados Unidos da América, tendo daí advindo o *labelling approach* (ou enfoque do etiquetamento ou teoria da rotulação), que é uma das correntes desconstrutoras do moderno sistema penal e redundou no surgimento da Criminologia Crítica.<sup>12</sup>

O *labelling approach* surgiu, no início da década de 60 do século XX, dos estudos realizados pelos integrantes da chamada “Nova Escola de Chicago” e foi influenciado tanto pelo “interacionismo simbólico”, inspirado na Psicologia Social e na Sociolinguística de George H. Mead, quanto pela “Etnometodologia”, advinda da Sociologia Fenomenológica de Alfred Schutz, que são correntes fenomenológicas da sociologia ligadas entre si.<sup>13</sup>

Barrata resume assim o “interacionismo simbólico” e a “etnometodologia”:

*...Segundo o interacionismo simbólico, a sociedade – ou seja, a realidade social – é constituída por uma infinidade de interações concretas entre indivíduos, aos quais um processo de tipificação confere um significado que se afasta das situações concretas e continua a estender-se através da linguagem. Também segundo a etnometodologia, a sociedade não é uma realidade que se possa conhecer sobre o plano objetivo, mas o produto de uma “construção social”, obtida graças a um processo de definição e de tipificação por parte de indivíduos e de grupos diversos. E, por consequência, segundo o interacionismo e a etnometodologia, estudar a realidade social (por exemplo, o desvio) significa,*

---

<sup>11</sup> Idem. Opus cit., p. 181.

<sup>12</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 198 a 200.

<sup>13</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 87.

*essencialmente, estudar estes processos, partindo dos que são aplicados a simples comportamentos e chegando até as construções mais complexas, como a própria concepção de ordem social.*<sup>14</sup>

Em sentido diverso dos criminólogos tradicionais, que formulavam questões tais como “quem é o criminoso?”, “como se torna criminoso?”, os interacionistas e os autores do *labelling approach* passaram a perguntar, por exemplo, “quem é definido como desviante?”, “que efeito decorre desta definição sobre o indivíduo?”.<sup>15</sup>

Moldado por estas matrizes fenomenológicas surge o labeling approach ou enfoque do etiquetamento, cuja essência foi explicitada no livro *Outsiders* de Howard S. Becker, publicado em 1963. Além das citadas correntes, o *labelling approach* buscou seus fundamentos teóricos e metodológicos das aquisições da teoria jurídica, relativamente à tese do papel criador do juiz; da distinção entre conceitos (ou linguagens) ‘descritivos’ e ‘adscritivos’ devida especialmente à H.L.A Hart e às aquisições da Sociologia Criminal resultantes de novos campos de investigação, como a criminalidade de colarinho branco e a cifra negra da criminalidade e a crítica das estatísticas criminais.<sup>16</sup>

O questionamento acerca da natureza do sujeito e do objeto, na definição do comportamento desviante conduziu os estudos do *labelling approach*, segundo Baratta<sup>17</sup>, em dois sentidos. O primeiro em relação à formação da “identidade” desviante, e do que se define como “desvio secundário”, ou seja, o efeito da aplicação da etiqueta de “criminoso” sobre a pessoa “etiquetada”. O segundo, ao problema da definição, da constituição do desvio como qualidade atribuída a comportamentos e a indivíduos, no curso da interação e, por isto, também ao estudo das agências de controle social.

Para Andrade, no entanto, esse desenvolvimento se deu em três níveis explicativos do *labelling approach*, a saber:

... a) um nível orientado para a investigação do impacto da

---

<sup>14</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 87.

<sup>15</sup> Idem. Opus cit., p. 89.

<sup>16</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 205.

<sup>17</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 89.

*atribuição do status de criminoso na identidade do desviante (é o que se define como ‘desvio secundário’);*  
*b) um nível orientado para a investigação do processo de atribuição do status de criminoso (processo de seleção ou ‘criminalização secundária’); e*  
*c) um nível orientado para investigação do processo de definição da conduta desviada (ou ‘criminalização primária’) que conduz, por sua vez, ao problema da distribuição do poder social desta definição, isto é, para o estudo de quem detém, em maior ou menor medida, este poder na sociedade...*<sup>18</sup>

A tese fundamental do *labelling*, que parte dos conceitos de “conduta desviada” e “reação social”, é, conforme Andrade, a de que *o desvio – e a criminalidade – não é uma qualidade intrínseca da conduta ou entidade ontológica preconstituída à reação (ou controle social), mas uma qualidade (etiqueta) atribuída a certos sujeitos através de complexos processos de interação social; isto é, de processos formais e informais de definição e seleção.*<sup>19</sup>

Assim, é de se entender que um comportamento não é em si ou por si mesmo criminoso, nem o agente um criminoso em razão de sua personalidade tida como anti-social ou perigosa. Processos sociais de “definição” é que atribuem o caráter de criminoso ao autor e de criminal à conduta, e processos sociais de “seleção” é que rotulam o autor como delinquente. Isto é, o fato de um determinado comportamento ser conforme ou não à Lei depende de sua definição estabelecida na própria Lei e não da atitude boa ou má, social ou antisocial do indivíduo.

Por não ser mais possível então estudar a criminalidade sem levar em consideração os processos sociais (formais e informais) de “definição” e “seleção” é que os teóricos do *labelling* entendem ser mais apropriado utilizar os termos “Criminalização” e “Criminalizado”, ao invés de “Criminalidade” e “Criminoso”.<sup>20</sup>

Orientada pelo *labelling*, a investigação criminológica se desloca das causas do comportamento criminal e da pessoa do autor e seu meio e até do fato-crime (paradigma etiológico) para o estudo da reação social, especialmente do sistema penal, enquanto

<sup>18</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. Opus cit., p. 208.

<sup>19</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 205.

<sup>20</sup> Idem. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 205.

conjunto articulado de processos de definição (criminalização primária) e de seleção (criminalização secundária) e para o impacto que a rotulação produz na identidade do desviante.<sup>21</sup>

Adverte Andrade<sup>22</sup> que, pelo fato da investigação se deslocar dos controlados para os controladores e, numa dimensão macrosociológica, para o poder de controlar, é de se entender que o crime, a criminalidade, o criminoso e a pena não são objetos da reação social e sim produtos dela, já que resultantes do processo de interação entre ação e reação e social. Ou seja, já não depende da natureza do ato (isto é, se ele viola ou não alguma regra), para que ele seja considerado ou não desviante, mas sim do que a sociedade faz a respeito dele. A criminalidade tem, portanto, natureza social e definitorial e não ontológica.

Salienta ainda Andrade que, do ponto de vista do processo de criminalização, o estudo das agências formais de controle, que não podem ser vistas como isoladas umas das outras, exige um *approach* integrado que possibilite apreender o funcionamento do sistema como um todo, já que:

*...não apenas a criminalização secundária insere-se no 'continuum' da criminalização primária, mas o processo de criminalização seletiva acionado pelo sistema penal se integra na mecânica do controle social global da conduta desviada de tal modo que para compreender seus efeitos é necessário apreendê-lo como um subsistema encravado dentro de um sistema de controle e seleção de maior amplitude. Pois o sistema penal não realiza o processo de criminalização e estigmatização à margem ou inclusive contra os processos gerais de etiquetamento que tem lugar no seio do controle social informal, como a família e a escola (por exemplo, o filho estigmatizado como "ovelha negra pela família", o aluno como "difícil" pelo professor, etc.) e o mercado...*<sup>23</sup>

Assim, o *labelling* ocasiona uma ruptura metodológica e epistemológica com a Criminologia convencional, ruptura que é traduzida, de um lado, pela introdução de um modelo dinâmico e contínuo de abordagem do comportamento desviante que leva à redefinição do próprio objeto criminológico, e, por outro, na desvalorização das estatísticas

---

<sup>21</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 207.

<sup>22</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *Opus cit.*, p. 211 a 212.

<sup>23</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *Do paradigma etiológico ao paradigma da reação social: mudança e permanência de paradigmas criminológicos na ciência e no senso comum*. Revista Sequência. Florianópolis: UFSC, n. 30, jun. 95, p. 29.

oficiais como instrumento de acesso à “realidade criminal”.<sup>24</sup>

Essa ruptura representa uma mudança de paradigma na Criminologia, como assinala Baratta:

*A introdução do labelling approach, sobretudo devido a influência das correntes de origem Fenomenológica (com o interacionismo simbólico e a Etnometodologia), na sociologia do desvio e do controle social, e de outros desenvolvimentos da reflexão sociológica e histórica sobre o fenômeno criminal e sobre o direito penal, determinaram, no seio da criminologia contemporânea, uma troca de paradigmas mediante a qual esses mecanismos de definição e de reação social vieram a ocupar um lugar cada vez mais central no interior do objeto da investigação criminológica. Constitui-se, assim, um paradigma alternativo relativamente ao paradigma etiológico, que se chama, justamente, o paradigma da reação social ou paradigma da definição.*<sup>25</sup>

O paradigma da reação social, do controle ou da definição e a concentração da análise criminológica em torno da natureza, estrutura e funções do controle social e suas diversas instâncias, conduz, por sua vez, à passagem da criminologia liberal à Criminologia Crítica.<sup>26</sup>

Houve uma ampla denúncia em uma crítica de esquerda, de inspiração marxista, dos argumentos teóricos e práticos gerados pelo uso do *labelling*, que se desenvolveu a partir de posições teóricas marcadas por uma radical realização do paradigma da reação social.

Barrata divide em duas as etapas que conduziram à base teórica alcançada pela Criminologia Crítica:

*...Em primeiro lugar, o deslocamento do enfoque teórico do autor para as condições objetivas, estruturais e funcionais que estão na origem dos fenômenos do desvio. Em segundo lugar, o deslocamento do interesse cognoscitivo das causas do desvio criminal para os mecanismos sociais e institucionais através dos*

---

<sup>24</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 211 a 212.

<sup>25</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 89.

<sup>26</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 212.

*quais é construída a “realidade social” do desvio, ou seja, para os mecanismos através dos quais são criadas e aplicadas as definições de desvio e criminalidade e realizados os processos de criminalização. Opondo ao enfoque biopsicológico o enfoque macrossociológico, a criminologia crítica historiciza a realidade comportamental do desvio e ilumina a relação funcional ou disfuncional com as estruturas sociais, com o desenvolvimento das relações de produção e de distribuição. O salto qualitativo que separa a nova da velha criminologia consiste, portanto, principalmente, na superação do paradigma etiológico, que era o paradigma fundamental de uma ciência entendida, naturalisticamente, como teoria das causas da criminalidade. A superação de suas implicações ideológicas: a concepção do desvio e da criminalidade como realidade ontológica preexistente à reação social e institucional e a aceitação acrítica das definições legais como princípio de individualização daquela pretendida realidade ontológica – duas atitudes, além de tudo contraditórias entre si.<sup>27</sup>*

A Criminologia Crítica, de acordo com Baratta, tem por objeto “o sistema positivo e a prática oficial” e por tarefa o exame científico da gênese do sistema, a sua estrutura, os seus mecanismos de seleção, as funções por ele realmente exercida, os seus custos econômicos e sociais, e em avaliar sem preconceitos o tipo de resposta que ele está em condições de fornecer e que efetivamente fornece aos problemas sociais reais.<sup>28</sup>

A criminalidade aparece para a Criminologia Crítica não como uma qualidade natural do autor, mas como um adjetivo (*status*) impingido a determinados indivíduos e comportamentos *mediante um duplo processo: a “definição legal de crime, que atribui à conduta o caráter criminal e a “seleção” que etiqueta e estigmatiza um autor como criminoso entre todos aqueles que praticam tais condutas.*<sup>29</sup>

A Criminalidade é, portanto, segundo Baratta, na perspectiva da Criminologia Crítica, *um bem negativo, distribuído desigualmente conforme a hierarquia dos interesses fixada no sistema sócio-econômico e conforme a desigualdade social entre os indivíduos.*

---

<sup>27</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 160/1.

<sup>28</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 160/208.

<sup>29</sup> Idem. *Do paradigma etiológico ao paradigma da reação social: mudança e permanência de paradigmas criminológicos na ciência e no senso comum*. Revista Sequência. Florianópolis: UFSC, n. 30, jun. 95, p. 28.

A Criminologia Crítica tende a transformar-se de uma teoria da criminalidade em uma teoria crítica e sociológica do sistema penal quando o momento crítico chega à maturidade na Criminologia, o que ocorre no instante em que o enfoque macrossociológico se desloca do comportamento desviante para os mecanismos de controle social dele e, particularmente, para o controle social dele, em particular para o processo de criminalização.

Nesta crítica, o direito penal deixa de ser considerado apenas como sistema estático de normas e passa a ser também como sistema dinâmico de funções, no qual é distinguível três mecanismos analisáveis isoladamente, quais sejam: 1) o mecanismo da produção das normas (criminalização primária); 2) o mecanismo da aplicação das normas, ou seja o processo penal, abrangendo a ação dos órgãos de investigação e culminando com o juízo (criminalização secundária); e 3) o mecanismo da execução da pena ou medidas de segurança.<sup>31</sup>

Segundo Baratta, para cada um destes mecanismos em particular e para o processo de criminalização, tomado em seu conjunto, a análise teórica e as pesquisas empíricas conduziram a crítica do direito penal a resultados que constituem a negação radical do mito do direito penal como direito igual (mito da igualdade que é a base da ideologia da defesa social) e que podem ser resumidos nas seguintes proposições:

- a) o direito penal não defende todos e somente os bens essenciais, nos quais estão igualmente interessados todos os cidadãos, e quando pune as ofensas aos bens essenciais o faz com intensidade desigual e de modo fragmentário;*
- b) a lei penal não é igual para todos, o status de criminoso é distribuído de modo desigual entre os indivíduos;*
- c) o grau efetivo de tutela e a distribuição do status de criminoso é independente da danosidade social das ações e da gravidade das infrações à lei, no sentido de que estas não constituem a variável*

---

<sup>30</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 161.

<sup>31</sup> BARATTA. Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 161.

*principal da reação criminalizante e da sua intensidade.*<sup>32</sup>

É da consciência dessa desigualdade, que significa não só desigual distribuição do *status* de criminoso, mas ainda respostas desiguais a situações negativas e a problemas sociais homólogos é que parte a perspectiva de reforma radical decorrente de uma Criminologia Crítica do conhecimento dos mecanismos seletivos e das funções reais do sistema.

Essa consciência da desigualdade ainda revelou a base desigual do sistema penal, pois a proteção não se dá a todos de forma igual, mas sim fragmenta a sua aplicação em intensidade e interesses diversos, interesses estes que ocultam, na verdade, uma ideologia, que privilegia e tutela os interesses da classe dominante – a qual se encontra imune ao processo de criminalização -, acabando por condenar efetivamente aqueles que pertencem à classe subalternas.

A lei penal, que é tida como igualitária, na realidade, seleciona o criminoso com base no seu interesse patrimonial, processo que se dá de maneira verdadeiramente estigmatizante. Ao revelar tal lógica, a criminologia crítica, posiciona-se de modo a compreender a criminalidade inserida nesta, como um filtro selecionador do criminoso e também como um processo de produção e reprodução das relações de desigualdade, além de garantir que nestas relações os sujeitos passivos sejam sempre os mesmos.

Dentro deste quadro, a Criminologia Crítica propõe, segundo Bissoli:

*1) máxima redução do âmbito de ação do sistema penal; 2) máxima redução do uso da privação da liberdade; 3) reforço das garantias individuais frente à atividade punitiva estatal; 4) democratização e humanização do sistema penal; 5) vinculação a outros movimentos progressistas; e 6) legitimação pública da perspectiva crítica e seu projeto.*<sup>33</sup>

Feitas estas considerações impõe-se agora a análise do sistema penal sob o enfoque da Criminologia desenvolvida com base no paradigma da reação social.

---

<sup>32</sup> BARATTA, Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: introdução à sociologia do direito penal*. Trad. Juarez Cirino dos Santos. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 1999, p. 162.

<sup>33</sup> BISSOLI FILHO, Franciso. *Estigmas da Criminalização: dos antecedentes à reincidência criminal*. Santa Catarina: Livraria e Editora Obra Jurídica Ltda, 1998, p. 53.

## 1.2. O moderno Sistema Penal: conceito, operacionalidade e funções.

Sob a perspectiva legitimante da ideologia da defesa social, o Sistema penal, constituído pelos aparelhos policial, ministerial, judicial e prisional, e operacionalizado nos limites das matrizes legais (isto é, da legalidade, da igualdade jurídica e dos demais princípios liberais garantidores), se apresenta como um sistema que protege bens jurídicos gerais e combate a criminalidade (o “mal”) em defesa da sociedade (o “bem”) através da prevenção geral (intimidação dos infratores potenciais) e especial (ressocialização dos condenados) e, portanto, como promessa de segurança jurídica.<sup>34</sup>

Como exposto anteriormente, ao afirmar que a criminalidade tem natureza social e definatorial e ao acentuar o papel constitutivo do controle social na sua construção seletiva, o *labelling approach* conduz a investigação científica para a reação social da conduta desviada e, especialmente para o sistema penal, como conjunto articulado de processos de definição (criminalização primária) e de seleção (criminalização secundária) e para o impacto produzido pelo etiquetamento na identidade do desviante.

A criminalidade para a Criminologia Crítica, como já foi dito, é um adjetivo (*status*) impingido a determinados indivíduos e comportamentos através de um duplo processo de definição legal, que atribui à conduta o caráter criminal, e de seleção, que etiqueta e estigmatiza o desviante como criminoso entre todos aqueles que praticam a mesma conduta.

Não existe uma criminalidade pré-estabelecida, ontológica, anterior e independente da intervenção do sistema penal, mas, segundo Andrade:

*...é a própria intervenção do sistema (autêntico exercício de poder, controle e domínio) que, ao reagir, constrói, co-constitui o universo da criminalidade (daí processo de criminalização) mediante:*

- a) definição legal de crimes pelo Legislativo, que atribui à conduta o caráter criminal, definindo-a (e, com ela, o bem jurídico a ser protegido) e apenando-a qualitativa e quantitativamente, e;*
- b) a seleção das pessoas que serão etiquetadas, num continuum pela Polícia-Ministério-Público e Justiça, e;*
- c) estigmatizadas (especialmente na prisão) como criminosos entre*

---

<sup>34</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A construção social dos conflitos agrários como criminalidade*. In *Introdução Crítica ao Sistema Penal: Elementos para a compreensão da Atividade Repressiva do Estado*. Organizador Rogério Dutra dos Santos. Florianópolis: Diploma Legal, 1999, p. 30.

*todos aqueles que praticam tais condutas.*<sup>35</sup>

O sistema penal, portanto, existe como a articulação funcional da Lei Penal (definição legal de crime e penas e dos rituais de aplicação pelo poder legislativo), da Justiça Criminal (verificação dos fatos concretos adequados às matrizes legais de crimes, através da metodologia conhecida como teoria do crime, conforme rituais judiciais, com a aplicação de penas no processo oficial de criminalização), Polícia (prisão dos autores de crimes e realização de investigações e exames preliminares informativos da criminalização oficial) e Prisão (execução penal como retribuição equivalente do crime).

Andrade apresenta assim a estrutura organizacional do Sistema penal:

*Na estrutura organizacional do moderno sistema penal, podem-se distinguir, pois, duas dimensões e níveis de abordagem: a) uma dimensão definicional ou programadora que define as regras do jogo para as suas ações e decisões e os próprios fins perseguidos, que define, portanto, o seu horizonte de projeção; b) uma dimensão operacional que deve realizar o controle penal com base naquela programação. O sistema é, pois, um conceito bidimensional que inclui normas e saberes (enquanto programas de ação ou decisórios) por um lado, e ações e decisões, em princípio programadas e racionalizadas, por outro.*<sup>36</sup>

O Direito Penal (legislação penal) ocupa o centro do sistema, integrando a sua dimensão programadora, e tendo, nesse sentido, um caráter “programático”, já que a normatividade penal não realiza, por si só, o programa, mas apenas o expressa na forma de um “dever-ser”. Já o poder legislativo é a fonte básica da programação do sistema, ao passo que as principais agências de sua operacionalização são a Polícia, a Justiça e o sistema de execução de penas e medidas de segurança, no qual a prisão ocupa a posição central. Também o público, na condição de denunciante, figura no sistema, ainda que na “periferia”, já que tem ele o poder de operacionalizar o próprio sistema e, enquanto opinião

---

<sup>35</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A construção social dos conflitos agrários como criminalidade*. In *Introdução Crítica ao Sistema Penal: Elementos para a compreensão da Atividade Repressiva do Estado*. Organizador Rogério Dutra dos Santos. Florianópolis: Diploma Legal, 1999, p. 26.

<sup>36</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 175.

pública e “senso comum”, interagir ativamente como ele.<sup>37</sup>

Como o aparato do sistema penal não é isolado do sistema social, mas, ao contrário está inserido neste contexto, é de se salientar o papel das instituições sociais, especialmente a mídia, a escola, a família, a igreja, os clubes, associações, etc., já que elas produzem e reproduzem o senso comum, modelando, assim, o sistema penal.<sup>38</sup>

Inclusive, a mídia, com seu poder informativo e formativo de opinião, contribui de forma considerável para modelar o sistema penal, pois, além de condicionar o sistema legislativo à erigir a categoria de crime condutas que destacam, no dia a dia, e que dão a sociedade sentimento de insegurança, fabrica esteriótipos que servirão de base para a atuação seletiva do sistema penal.<sup>39</sup>

Após formada, a opinião pública, também merece destaque. Vítima do discurso do sistema e crente na tutela prometida pelos órgãos do sistema penal, a opinião pública, por não alcançar o nível de entendimento histórico e criminológico, segue inerte, conservando o sistema penal, pois o que suplica é edição de novas normas penais com penas elevadas, crente no discurso da prometida segurança jurídica.

O sistema penal, como já foi dito, é um subsistema de controle social. E esse subsistema de controle social se caracteriza, tanto por construir de forma parcial o conceito de criminalidade, quanto por intervir seletivamente sobre o limitado âmbito da violência “construída” através deste conceito.<sup>40</sup>

E isto se dá porque, ao considerar os sujeitos numa visão atomizada (como variáveis independentes e não dependentes das situações), e a responsabilidade penal como responsabilidade individual baseada no livre-arbítrio, o sistema penal elabora seu conceito de criminalidade fortemente ligado à violência individual (aí concebida como potencialidade para delinquir), desconsiderando a violência de grupo e institucional no

---

<sup>37</sup> Idem. Opus cit., p. 175.

<sup>38</sup> BISSOLI FILHO. Franciso. *Estigmas da Criminalização: dos antecedentes à reincidência criminal*. Santa Catarina: Livraria e Editora Obra Jurídica Ltda, 1998, p. 55.

<sup>39</sup> A respeito da influência da Mídia sobre a ação do Sistema Penal recomenda-se a consulta à CASTRO, Lola Anyar de. *Criminologia de La Liberacion*. 1ª. ed. Ed. de La Universidad del Zulia. Venezuela: 1987, p. 159/68, e ZAFFARONI, Eugenio Raul. *Em busca das penas perdidas*. Trad. de Vânia Romano Pedrosa e Almir Lopez da Conceição. 2ª. Ed.. Rio de Janeiro: Revan, 1996, p. 127/118.

<sup>40</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A construção social dos conflitos agrários como criminalidade*. In Introdução Crítica ao Sistema Penal: Elementos para a compreensão da Atividade

contexto do conflito social que elas expressam e examinando-as somente em relação a ações de pessoas individuais.

Além disso, exclui do conceito de crime a violência estrutural e, em sua maior parte, a violência internacional, o que ocasiona a imunização destas formas de violência. Desta forma, estabelece que os sujeitos e os comportamentos a controlar são “os criminosos” e os “crimes”; as técnicas de resposta são “a pena” e a “política criminal”.<sup>41</sup>

Segundo Andrade, portanto, o controle penal:

- a) intervém sobre os efeitos e não sobre os condicionamentos da violência criminal; ou seja, sobre os comportamentos expressivos dos conflitos e não sobre os próprios conflitos;*
- b) intervém sobre pessoas e não sobre situações, e;*
- c) intervém reativa e não preventivamente; ou seja, reprime os conflitos ao invés de preveni-los e interferindo após a sua consumação não pode impedi-los, muito menos solucioná-los.*<sup>42</sup>

Além disso, o controle penal, segundo Andrade:

*...se caracteriza por “uma eficácia instrumental invertida, à qual uma eficácia simbólica confere sustentação”; ou seja, enquanto suas funções declaradas ou promessas apresentam uma eficácia meramente simbólica (reprodução ideológica do sistema) porque não são e não podem ser cumpridas, ele cumpre, latentemente, outras funções reais, não apenas diversas, mas inversas às socialmente úteis declaradas por seu discurso oficial, que incidem negativamente na existência dos indivíduos e da sociedade, e contribuem para reproduzir as relações desiguais de propriedade e poder.*<sup>43</sup>

A eficácia invertida do sistema penal é consistente no fato de que a função latente e real deste é a construção seletiva da criminalidade e, neste processo, a reprodução, material e ideológica, das desigualdades e diferenças sociais (de classe, gênero, raça), e não o combate da criminalidade, com a proteção de bens jurídicos universais e geração de

---

Repressiva do Estado. Organizador Rogério Dutra dos Santos. Florianópolis: Diploma Legal, 1999, p. 30.

<sup>41</sup> Idem. Opus cit., p. 30.

<sup>42</sup> Idem. Opus cit., p. 30.

<sup>43</sup> Idem. Opus cit., p. 30.

segurança pública e jurídica.<sup>44</sup>

É a circulação da ideologia penal dominante entre os operadores do sistema e no senso comum ou opinião pública que perpetua a “ilusão de segurança”, por ele fornecida, justificando socialmente a importância de sua existência e ocultando suas reais e invertidas funções. Assim, o funcionamento ideológico do sistema penal apresenta uma eficácia simbólica sustentadora da eficácia instrumental invertida.<sup>45</sup>

Nessa esteira, refere-se Andrade, a uma dupla inversão (preventiva e garantidora) do sistema penal:

*A inversão preventiva consiste em que as funções reais da pena não apenas tem descumprido mas sido opostas às funções instrumentais e socialmente úteis declaradas pelo discurso oficial. Quanto à prevenção geral, é impossível avaliar empiricamente o impacto intimidatório da pena em abstrato e, se alguma avaliação pode ser feita a respeito, é a de que não possui a eficácia declarada pelo sistema penal, como o demonstram, os inúmeros dados empíricos existentes sobre a reincidência ou o aumento dos índices criminais após agravamento qualitativo ou quantitativo das penas....*

*Mas se a pena não intimida, tampouco a prisão ressocializa, estando demonstrado quanto à prevenção especial que a prisão produz efeitos contrários a uma tal ressocialização, isto é, a consolidação de verdadeiras carreiras criminosas cunhadas pelo conceito de “desvio secundário”. Ao invés de um método ressocializador é um fator criminógeno, estigmatizante e de reincidência. Num sentido mais profundo, pois a prisão não pode reduzir a criminalidade precisamente porque a sua função real é “fabricar” a criminalidade e condicionar a reincidência. E não se trata de um problema conjuntural, mas estrutural e conceitual. Daí se explica o fracasso das permanentes reformas ressocializadoras. Os dados levantados pelos últimos censos penitenciários realizados no Brasil nos anos de 1994 e 1995, pelo Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária do Ministério da Justiça evidenciam a profunda seletividade do sistema.*

*A inversão garantidora – estreitamente relacionada com a preventiva – significa que, se comparando a programação normativa do sistema penal (da Polícia à Prisão) isto é, como deveria ser, de acordo com os princípios liberais garantidores, com seu real funcionamento, pode-se concluir que o sistema penal*

---

<sup>44</sup> Idem. Opus cit., p. 30.

<sup>45</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A construção social dos conflitos agrários como criminalidade*. In Introdução Crítica ao Sistema Penal: Elementos para a compreensão da Atividade Repressiva do Estado. Organizador Rogério Dutra dos Santos. Florianópolis: Diploma Legal, 1999, p. 30.

*não apenas viola mas está estruturalmente preparado para violar a todos os princípios e que, regra geral, é um sistema de “violação” ao invés de “proteção” de direitos.*

*O fenômeno, experimentado no Brasil, é o de um poder penal extralegal, que inflige penas extralegais (controle social informal) e pode ser designado por sistema penal paralelo ou subterrâneo, que se dialetiza, com o sistema oficial.*

*Logo, há uma contradição estrutural entre a lógica do sistema penal e a lógica dos Direitos Humanos, pois “enquanto os direitos humanos assinalam um programa realizador de igualdade de direitos de longo alcance, os sistemas penais são instrumentos de consagração ou cristalização da desigualdade de direitos em todas as sociedades”.<sup>46</sup>*

. Assim, o sistema penal revela-se como um subsistema funcional da produção material e ideológica (legitimação) do sistema social global; ou seja, das relações de poder e propriedade existentes e por isso a proteção que ele confere aos bens jurídicos é sempre seletiva: a propriedade em primeiro lugar.

Via de consequência, o sistema penal, e especialmente a pena (legal e extralegal), equipara-se a violência institucional e cumpre a função de um instrumento de reprodução da violência estrutural.

### 1.3. O Processo de Criminalização (Seletividade e Esteriótipos).

Para Andrade, a lógica que orienta o funcionamento do sistema penal é a da diferenciação ou seleção de pessoas, como já foi dito anteriormente.<sup>47</sup>

Esclarecendo que essa lógica seletiva de operar radicada na construção do universo da criminalidade foi objeto de atenção central da Criminologia da Reação Social, bem como que deste marco teórico “a diferenciação ou seleção e pessoas” recebeu uma fundamentação decisiva, bem como que os resultados a este respeito, circunscrevem em especial o nível de investigação da “criminalização secundária”, explicita Andrade os principais argumentos em se fundam, quais sejam”: a) papel criador do juiz; b) a criminalidade de colarinho branco; c) a cifra oculta da criminalidade e a crítica das

---

<sup>46</sup> BECKER, Howard S. *Outsiders. Studies in the sociology of deviance*. New York: The Free Press, 1997, p. 3/8.

<sup>47</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 218.

estatísticas criminais.<sup>48</sup>

Segundo Andrade, se expressa na teoria do papel do juiz como criador do Direito a noção de que a lei não assegura, completa e claramente, a sua própria aplicação, o que possibilita a incidência de regras, princípios e atitudes subjetivas do intérprete, quando então, e somente então, adquire seus precisos contornos.<sup>49</sup>

Para os estudiosos da Criminologia da Reação Social, que aplicaram essa teoria para os operadores da criminalização secundária (Polícia – Ministério Público – Juízes), nem a definição da conduta desviada se resolve definitivamente no momento normativo, nem a aplicação das definições ao caso concreto é um problema secundário, de lógica formal (subsunção).<sup>50</sup>

Contrariamente, a lei penal é tão só o marco abstrato de decisão, no qual os agentes do controle social formal desfrutam de ampla margem de discricionariedade na seleção que efetuam, desenvolvendo uma atividade criadora proporcionada pelo caráter “definitorial” da criminalidade. Assim, é errônea a suposição (como faz a Dogmática Penal) de que, detectado um comportamento delitivo, haverá, automática e inevitavelmente, o etiquetamento de seu autor. E isto se acontece em razão de mediar um complexo e dinâmico processo de refração entre a seleção abstrata, potencial e provisória operada pela lei penal e a seleção efetiva e definitiva operada pelas instâncias de criminalização secundária.

Assim, de acordo com Andrade:

*.... a polícia, o Ministério Público e os juízes, que devem se ater à programação legal nas suas tarefas de acusação e sentenciamento operam com ela de um modo dispositivo, pois não tomam (e nem podem tomar) as definições legais de crime independentemente deles, mas desde suas particulares concepções acerca da fronteira entre a conduta delitiva e a não delitiva.*<sup>51</sup>

Quanto ao argumento da criminalidade de colarinho branco também esclarece

---

<sup>48</sup> Idem. Opus cit., p. 260.

<sup>49</sup> Idem. Opus cit., p. 260.

<sup>50</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 260.

<sup>51</sup> Idem. Opus cit., p. 260.

Andrade:

*Já em seu clássico artigo White-Collar Criminality, Sutherland, (1940) mostrava, com apoio de dados extraídos das estatísticas de vários órgãos americanos competentes, em matéria de economia e comércio, a impressionante proporção das infrações a normas gerais praticadas neste setor por pessoas colocadas em posição de alto prestígio social, bem como analisava as causas do fenômeno, sua ligação funcional com a estrutura social e os fatores que explicavam a sua impunidade. Posteriormente, em um artigo sugestivamente intitulado is ‘White-Collar Crime’ Crime? , Sutherland (1945), mostrando uma visão mais sofisticada da criminalidade do que a do paradigma etiológico – que antecipava até a visão do labelling – indagava precisamente se, devido àquela impunidade, eram crimes, os crimes de colarinho branco. Instaurada assim ficava a respectiva indagação....<sup>52</sup>*

Por sua vez, por “cifra negra”, “cifra obscura” ou “zona obscura” (dark number) da criminalidade se entende a defasagem existente entre a criminalidade real e a criminalidade estatística (oficialmente registrada).<sup>53</sup>

Esclarece Andrade que:

*As estatísticas criminais oficiais, (...), versam sobre a atividade da polícia, do Ministério Público, dos Tribunais ou da Administração penitenciária. E tradicionalmente tem servido de base: a) para a quantificação da criminalidade real (manifestações, volume, flutuações); b) para cálculos ajustados acerca dos custos morais e materiais do crime (índices de criminalidade); e, c) para a construção e comprovação de teorias científicas..<sup>54</sup>*

A revelação da criminalidade de colarinho branco e da cifra levou a desvalorização estatísticas oficiais como instrumento de acesso à realidade criminal, mas, ao mesmo tempo, e na seqüência do *labelling approach*, as estatísticas adquiriram dimensão científica, como instrumento privilegiado para o estudo da lógica do controle social, isto é, dos modelos de comportamento das agências de controle e das suas específicas clientelas.<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> ANDRADE. Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 260.

<sup>53</sup> Idem. Opus cit., p. 262.

<sup>54</sup> Idem. Opus cit., p. 262.

<sup>55</sup> Idem. Opus cit., p. 262.

Assim reapropriadas, as estatísticas criminais levaram à conclusão de que a “cifra negra” varia em razão da classe de estatística (policial, judicial ou penitenciária), pois *nem todo delito cometido é perseguido; nem todo delito perseguido é registrado; nem todo delito registrado é averiguado pela polícia; nem todo delito averiguado é denunciado; nem toda denúncia é recebida; nem todo recebimento termina em condenação.*<sup>56</sup>

Leciona Andrade que:

Esclarece Andrade que:

*Os delitos não perseguidos, que não atingindo o liminar conhecido pela polícia (pois não se realizam nas ruas por onde ela passa), nem chegam a nascer como fato estatístico, constituem a propriamente chamada criminalidade oculta, latente ou não-oficial. Por outro lado, embora nascendo e acessado pela polícia, o delito nem sempre é objeto de denúncia, julgamento e condenação. A elaboração social e judicial do delito vai tornando-se cada vez mais precisa em cada nível, até chegar à condenação de uma pessoa; mas também vai aumentando, em cada nível, a cifra obscura*

*Assim também a passagem do crime de instância à instância, (Polícia – Ministério Público- Justiça – Administração penitenciária), isto é, o processo de criminalização é, em todas as suas fases, criador de cifras negras e por isso, redutor dos contingentes de criminalidade...*<sup>57</sup>

Na seletividade do processo de criminalização primária a escolha dos bens jurídicos a serem penalmente tutelados e das condutas socialmente danosas recairá sobre os interesses dos que detém o poder, sendo que as condutas dos baixos estratos serão mais consideradas e as penas mais agravadas, enquanto as das classes mais altas serão relevadas.

O mesmo ocorre na seletividade do processo de criminalização secundária, já que, dada a impossibilidade de se criminalizar todos os autores de condutas desviadas, a seleção recairá nas pessoas que já são estereotipadas ou estigmatizadas como “más”, as quais, via de regra, estão entre as classes menos favorecidas. Esta seleção secundária é a que é realizada pelos órgãos policiais em primeira mão (Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia Federal, demais organizações policiais ou repartições públicas que exercem o poder de polícia), pelo Ministério Público (no momento de deflagração da ação penal ou

---

<sup>56</sup> Idem. Opus cit., p. 260.

<sup>57</sup> Idem. Opus cit., p. 262.

arquivamento do inquérito policial ou outras peças que informam a ocorrência de condutas criminais) e pelo Poder Judiciário (ao proferir sentenças condenatórias ou absolutórias). Esta seleção também continua no momento da execução da pena, uma vez que, não obstante as condenações, nem todas são executadas, ficando a mercê dos critérios seletivos da Polícia a captura dos diversos condenados. Também o sistema penitenciário seleciona os condenados que terão direito aos benefícios penitenciários, conforme os critérios que lhe são próprios.

Segundo Andrade, a seleção que se opera no interior do processo de criminalização pode ser “quantitativa” ou “qualitativa”<sup>58</sup>

A seleção quantitativa é o resultado da “majoritária” condição das condutas criminais, o que conduz à conclusão de que a criminalidade é um comportamento de muitos ou até da maioria dos membros de nossa sociedade. Nesta ótica, a seletividade do sistema penal deriva de variáveis estruturais, decorrentes da própria incapacidade operacional do sistema, de realizar o programa do qual está incumbido.

Segundo Zaffaroni, apesar do discurso jurídico penal prever um grande número de hipóteses em que, segundo o deve-ser o sistema penal deve intervir, as agências deste não dispõem de suficiente capacidade operacional para atender ao programado. Mas se por uma circunstância inconcebível isso viesse acontecer aconteceria uma catástrofe social, isto é, redundaria na repetida criminalização de toda a população<sup>59</sup> Daí se deriva a conclusão fundamental de que a “*imunidade e não a criminalização*” é a regra do funcionamento do sistema penal.<sup>60</sup>

Por sua vez, ocorre a “seletividade qualitativa” quando o sistema depende de outra variável estrutural, qual seja a especificidade da infração e as conotações sociais dos autores das condutas (ou vítimas), isto é, das pessoas envolvidas.

Explica Andrade que:

*...se a conduta criminal é majoritária e ubíqua, e a clientela do*

---

<sup>58</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 263/71.

<sup>59</sup> ZAFFARONI, Eugênio Raul. *Em busca das penas perdidas: a perda de legitimidade do sistema penal*. Tradução de Vânia Romano Pedrosa e Amir Lopes da Conceição. Rio de Janeiro; Revam, 1996, 2ª Edição, p. 26.

<sup>60</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. Op. cit., p. 266 apud HULSMAN, Louk, *La Criminologia Crítica y el concepto del delito*. Poder e control. Barcelona: 1986, p. 127.

*sistema penal é composta regularmente em todos os lugares do mundo por pessoas pertencentes aos baixos estratos sociais, isto indica que há um processo de seleção de pessoas às quais se qualifica como delinqüentes e não, como se pretende, um mero processo de seleção de condutas qualificadas como tais. O sistema penal se dirige quase sempre contra certas pessoas, mais que contra certas ações legalmente definidas como crime. Desta forma, a minoria criminal a que se refere a explicação etiológica (e a ideologia da defesa social a ela conecta) é o resultado de um processo de criminalização altamente seletivo e desigual de pessoas dentro da população total, enquanto a conduta criminal não é, por si só, condição suficiente deste processo. Pois os grupos poderosos na sociedade possuem a capacidade de impor ao sistema uma quase que total impunidade das próprias condutas criminosas. Enquanto a intervenção do sistema geralmente subestima e imuniza as condutas às quais se relaciona à produção dos mais altos, embora mais difusos danos sociais (delitos econômicos, ecológicos, ações da criminalidade organizada, graves desviantes dos órgãos estatais) superestima infrações de relativamente menor danosidade social, embora de maior visibilidade, como delitos contra o patrimônio, especialmente os que têm como autor indivíduos pertencentes aos estratos sociais mais débeis e marginalizados.<sup>61</sup>*

Desta forma, a seletividade qualitativa, ocorre se tanto no campo das condutas como no das pessoas. A primeira privilegia as condutas mais comuns às classes baixas, imunizando as da classe alta. Já a ultima ocorre em relação às pessoas estereotipadas e estigmatizadas, mais vulneráveis, por isso, à ação do sistema penal.

Da refutação do caráter fortuito dessa seletividade atribui-se a sua constância às leis de um código social (second code, basic rules)<sup>62</sup>, latente e integrado por mecanismos de seleção, dentro os quais tem se destacado a importância central dos “estereótipos” de autores (e vítimas) associados às teorias de todos os dias, isto é, do senso comum sobre a criminalidade.

A heterogeneidade de variáveis decisórias extralegais reconduzem a uma imagem estereotipada e preconceituosa da criminalidade que pertencem ao *second code* da Polícia, do Ministério Público e dos Juízes, assim como, ao senso comum dos cidadãos, que

---

<sup>61</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A ilusão de segurança jurídica : do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997, p. 263/71.

<sup>62</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. Op. cit., p. 268 apud TURK, A. *Criminality and Legal Order*. Chicago: Rand, Mc. Nally, 1969, p. 69: “É a totalidade do complexo de regras e mecanismos

condicionam suas subseleções de caráter conservador e reprodutivo das assimetrias, que por sua vez realimentam os estereótipos.

Estes estereótipos de criminosos são formados por variáveis, tais como: status social, cor, condição familiar que majoritariamente são atributos das classes pertencentes aos estratos sociais mais baixos, que os tornam extremamente vulneráveis ao processo de criminalização.

A descoberta deste código social extralegal é que conduz a uma explicação da regularidade da seleção e das cifras negras que supera a tendência etiológica à delinquir, passando a tendência de maiores chances de ser criminalizado.

Por isso, a clientela do sistema penal é constituída de pobres, não porque possuem uma tendência (etiológica) para o crime, ao contrário, possuem estes, maiores chances de serem criminalizados e etiquetados como delinqüentes.

No terreno da Criminologia, foi Chapman quem desenvolveu a teoria do esteriótipo do delinquente, sendo que Goffman definiu o “desviado” como alguém que não é *“jovem, casado, branco, habitante de lugares urbanos, proveniente dos Estados do Norte, heterossexual, protestante, padre, com instrução universitária, bom emprego, bela tez, peso e estatura justas e dado a diversos esportes...”*.

Passa-se agora à análise da criminalização primária do Trânsito Brasileiro, sob o enfoque do paradigma aqui descrito.

---

reguladores latentes e não-oficiais que determinam efetivamente a aplicação da lei penal pelos agentes do controle penal.”

## CAPÍTULO II

### A PARTE CRIMINAL DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: OS CRIMINOSOS.

No primeiro capítulo demonstrou-se o surgimento, desenvolvimento e configuração da criminologia desenvolvida com base no paradigma da reação social, bem como apresentou-se o moderno sistema penal, sua operacionalidade e funções, destacando-se o processo de criminalização (em especial a seletividade e os estereótipos).

Neste segundo capítulo pretende-se fazer uma análise técnico-jurídica dos crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro, tendo como objetivo maior demonstrar a criminalização no trânsito, de forma específica os tipos penais, que incidem em processos judiciais, não tendo enfoque sobre as infrações, tendo em vista que estas últimas têm caráter administrativo.

#### 2.1. Histórico sobre Trânsito

Desde os primórdios, a civilização movimentou-se através do transporte por meio de animais ou sua tração. Tempos depois, ao inventar a roda, e utilizando-a largamente, o

homem atingiu níveis de evolução, construindo o primeiro veículo a motor até a eclosão das modernas e velozes máquinas de guiar: os veículos automotores.

As estradas, antes rudimentares, apenas utilizadas para movimentação de tropas ou veículos militares e comerciais foram sendo ampliadas e estruturadas de modo a adequarem-se ao avanço da vida do homem.

Assim, a evolução da ciência aliada ao desejo da sociedade em usufruir de rapidez na locomoção e comunicação, fez com que o homem entrasse na era do automóvel, sendo que a inovação ocorreu com o primeiro carro movido a gasolina, em 1886, na Alemanha, construído por Karl Benz<sup>63</sup>.

A partir daí, a indústria automobilística cresceu assustadoramente, tudo sendo feito na busca de se criar veículos perfeitos em técnica, estilo, conforto, luxo e potência. Paralelamente aumentaram os problemas circunstanciais, como acidentes, atropelamentos, congestionamentos....

A “civilização do automóvel” tornou-se uma realidade, na medida em que o homem modificou-se pela incorporação desta à sua vida cotidiana, ou foi por ele revelado em suas fraquezas. Talvez o automóvel seja a máquina que mais domina e apaixona o homem moderno. *O possuidor do automóvel se identifica a ele e dele se envaidece, como se fosse uma projeção de sua própria personalidade.*<sup>64</sup>

Tamanho evolução da máquina veicular determinou extraordinárias modificações, inclusive quanto ao risco de danos materiais ou pessoais, e como a sociedade gera as necessidades de controle, exigiu-se um ramo da ciência jurídica para estudar as conseqüências e implicações derivadas da utilização dos meios de transporte, e a repercussão destes fatos nas normas jurídicas.

Remonta a 1902 a primeira legislação brasileira sobre veículos: a Postura Municipal nº 858 do Rio de Janeiro, que disciplinava a velocidade de automóveis na zona rural e urbana<sup>65</sup> e em 1910, no governo de Nilo Peçanha, o Decreto nº 8.234 surge como um dos primeiros textos legislativos, cuidando do serviço de transporte por automóvel e

---

<sup>63</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Acidentes de Trânsito Rodoviário: Pesquisas, Análises, Comparações e Reflexões*. Montes Claros/MG: 1997, p. 19.

<sup>64</sup> ABREU, Waldyr de. *Aspectos do Direito Rodoviário e sua Autonomia*. Instituto de Pesquisas Rodoviárias, Rio de Janeiro: 1969, p. 13.

<sup>65</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p 23.

exigindo a segurança que o mesmo deveria oferecer aos motorneiros (condutores) e aos pedestres.<sup>66</sup>

Apresentou-se pela primeira vez em 1915 à Câmara dos Deputados um projeto sobre as infrações penais de trânsito, arquivado no Senado Federal.

Cronologicamente, menciona-se também o Decreto Legislativo nº 4.460 de 11/01/1922, que se ocupou da construção de estradas e carga máxima dos veículos (problema ainda preocupante na atualidade).

Ao tempo do presidente Washington Luiz, cujo lema “*governar era construir estradas*”, baixou-se o Decreto Legislativo nº 5.141/1927, que fez menção a caminhões e o Decreto nº 18.323/1928, primeiro estatuto nacional sistematizado em matéria de trânsito, constituído de 93 artigos dispendo sobre sinalização, segurança e polícia das estradas de rodagem.<sup>67</sup>

Esse Decreto nº 18.323/1928 perdurou até o primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei nº 2.994 de 28/01/1941), logo revogado pelo Decreto-Lei nº 3.651, de 25/09/1941, vigente até o ano de 1966.

O “espírito do automóvel” no Brasil, está ligado à memória do presidente Juscelino Kubistcheck que, ciente do crescimento da urbanização e da frota nacional, encaminhou ao Congresso Nacional, em 1960, a exposição de motivos que acompanhou o Projeto de Lei relativo ao Novo Código de Trânsito. Este após modificações foi aprovado e sancionado pelo presidente Castelo Branco, dando origem à Lei nº 5.108 de 21/09/1966, regulamentada pelo Decreto nº 62.127/68.<sup>68</sup>

O Código Nacional de Trânsito/66 não dispôs especificamente sobre infrações de trânsito em âmbito penal; somente prescreveu punições administrativas e multas. Assumindo a feição clássica do nosso Direito, era aplicável a Parte Especial do Código Penal e da Lei de Contravenções Penais, ambas de 1940.

Como regra, o controle penal só era exercido sobre tipos de ilícitos descritos em fatos culposos, citamos: homicídio culposo (art. 121, §§ 3º, 4º e 5º); lesão corporal culposa

---

<sup>66</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 13.

<sup>67</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 13.

<sup>68</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 14.

(art. 129, §§ 6º, 7º e 8º); perigo para a vida ou a saúde de outrem (art. 132); omissão de socorro (art. 135); atentado contra transporte público terrestre (art. 262); arremesso de projétil (art. 264); e dentre as contravenções: falta de habilitação para dirigir veículo (art. 32), direção perigosa de veículo em via pública (art. 34), sinais de perigo (art. 36). Não se excluía a possibilidade da prática de crimes dolosos mediante o uso do automóvel, mas estes não eram considerados infrações penais de trânsito.<sup>69</sup>

Antevendo que o Código de 1966 estava superado e desordenado pelas 800 resoluções de mesmo teor, a comissão composta por 15 membros designados pela Portaria do Ministério da Justiça revisou, elaborou e apresentou em 1992, o anteprojeto do Novo Código de Trânsito. Nos anos seguintes, foram solicitadas críticas e sugestões da sociedade civil. Após audiências públicas, inúmeras modificações e emendas, em outubro/1996, o Senado aprovou o projeto originário da Câmara, com alterações, incorporando ao mesmo grandes avanços.

Retornando à Câmara esse projeto foi aprovado e sancionado pelo Presidente Fernando Henrique em 23/09/1997, originando a Lei nº 9.503. Em 21/01/1998 foi sancionada a Lei nº 9.602 alterando alguns artigos do novíssimo Código de Trânsito Brasileiro, doravante denominado CTB, tendo ambas efetiva vigência a partir de 22/01/1998.<sup>70</sup>

Ao sancionar o novo Código, o Presidente Fernando Henrique, diante da grande publicidade que envolveu o fato, afirmou:

*Estamos dando a base legal do que deve ser, na verdade, uma mudança de mentalidade. Trata-se de um novo modo de conduta e não apenas de um ponto de referência.*<sup>71</sup>

## 2.2. Considerações gerais

Diante da informação de que o novo CTB traria rigor na punição, somado ao exibicionismo do policiamento nas ruas, criou-se na população a incerteza de como a lei agiria, qual o grau de severidade de seu conteúdo repressor, amedrontando o condutor que,

---

<sup>69</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 24.

<sup>70</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 16.

<sup>71</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 17.

em precaução, tornou-se provisoriamente atencioso no trânsito. Esta foi a euforia inicial do código, produzida pela fiscalização da polícia e pelo medo.

O avanço tecnológico e o crescente aumento no número de automóveis, a construção das vias rápidas, estradas e veículos mal-conservados aliados à imprudência, excesso de velocidade, ingestão de drogas e afins, a falta de educação no trânsito, bem como de campanhas de publicidade na mídia, são alguns dos fatores concretos que fizeram do trânsito brasileiro um destaque em todo o planeta devido às tragédias ocorridas:

a)- estatísticas oficiais comprovam que anualmente nosso trânsito provoca mais mortes que a Guerra do Vietnã e a Revolução Francesa;<sup>72</sup>

b)- é necessário um controle jurídico mais eficaz, racional e efetivo do trânsito brasileiro, responsável por 36.000 mortos em 1996;<sup>73</sup>

c)- o número de pessoas feridas é em 1981 foi de 243.001, em 1995 o número subiu para 321.110;<sup>74</sup>

d)- os acidentes de trânsito passaram a responder pelo mais sério problema de saúde pública existente no Brasil. Somente nos últimos cinco anos (1993 a 1997), de acordo com as estatísticas oficiais, morreram mais de 120.000 pessoas nas vias urbanas e nas rodovias nacionais;<sup>75</sup>

e)- o custo social dos acidentes de trânsito foi estimado nos últimos anos em 4,5 bilhões de dólares anualmente, o que acarretou um enorme prejuízo econômico ao país. Em verdade, uma injustificável sangria de recursos, considerando o enorme e perverso déficit existente na área social;<sup>76</sup>

f)- o trânsito brasileiro é seguramente um dos mais violentos do mundo, apresentando, de acordo com as estatísticas oficiais, índice de 9,8 mortos por 10.000 veículos, quando é de 3 mortos/10.000 veículos, o índice internacionalmente aceitável.<sup>77</sup>

---

<sup>72</sup> FERRI, Giovani. *Código Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/97 – Aspectos Penais*. Revista Jurídica, nº 246, abril/98, p. 45.

<sup>73</sup> Folha de São Paulo, São Paulo, 30 ago. 1997, caderno 3, pág. 4.

<sup>74</sup> SILVA, José Geraldo da. *Novo Direito de Trânsito Brasileiro*. Leme/São Paulo: Editora de Direito, 1996, p. 50.

<sup>75</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 15.

<sup>76</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998, p. 15.

<sup>77</sup> ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Acidentes de Trânsito Rodoviário: Pesquisas, Análises, Comparações e Reflexões*. Montes Claros/MG: 1997, p. 20.

Ao contrário do código anterior, o novo apresenta-se mais rigoroso, impondo severas sanções a motoristas que conduzem o veículo de forma perigosa e imprudente. Objetiva coibir o exagerado índice de acidentes. Assim, o legislador criou figuras penais específicas de acordo com a doutrina clássica do nosso Direito Penal.

O Código de Trânsito Brasileiro avançou em questões relacionadas com o Estado-sociedade, o envolvimento das três esferas de governo (federal, estadual e a municipalização), a forma de habilitação e de educação para o trânsito, os requisitos de qualidade tanto para veículos como para a sua circulação, no tocante à sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança (inclusive incentiva o cidadão a utilizar seu direito de solicitar, por escrito, aos órgãos e entidades do SNT – Sistema Nacional de Trânsito, as providências neste sentido).<sup>78</sup>

O CTB, quanto ao aspecto formal, contempla desde regramentos e distribuição de competências do SNT (Sistema Nacional de Trânsito – capítulo II), normas gerais de circulação e conduta (capítulo III), normas relativas aos pedestres e condutores de veículos não motorizados (capítulo IV), sinalização de trânsito (capítulo VI), engenharia de tráfego, operação, fiscalização e policiamento ostensivo do trânsito (capítulo VIII), normas dos veículos (capítulo XI), do licenciamento (capítulo XII), condução de escolares (capítulo XIII), normas de habilitação (capítulo XIV) até os aspectos da educação para o trânsito (capítulo VI) e da repressão às infrações e crimes de trânsito (capítulos XV a XX).

A educação para o trânsito visualizada no código caracteriza-se por uma função pedagógica preventiva: pelas normas, pela educação formal (instrumentalizada nas escolas) e pela educação informal (campanhas públicas de caráter permanente).

Opondo-se aos 6 (seis) artigos com função educativa, encontramos disciplinados os 150 artigos com função punitiva, que ocupam os capítulos XV a XX, dispostos em 93 infrações e 11 crimes de trânsito, traduzindo a função punitiva prevista de forma

---

<sup>78</sup> Dispõe os arts. 72 e 73 do CTB/97:

“Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder a tais solicitações.”

administrativa (infrações, penalidades e medidas administrativas) e de forma penal (crimes e punições).

Algumas condutas, tipificadas anteriormente como contravenções penais, foram convertidas em infrações e crimes (como falta de habilitação para dirigir veículo e direção perigosa de veículo na via pública) com conseqüente agravamento da pena. Outras foram redefinidas quanto aos tipos penais (omissão de socorro), e ainda inseridas, como as condutas que até então não eram nem mesmo criminalizadas como contravenções.

No capítulo XIX estão definidos os crimes de trânsito em duas seções:

a)- a primeira trata das disposições gerais – que determina a submissão da lei às regras gerais do Código Penal, Código de Processo Penal e da Lei dos Juizados Especiais (Lei nº 9.099/95);

b)- a segunda disciplina a tipificação dos 11 (onze) crimes em espécie, elencados entre os artigos 302 a 312. Dentre eles, previu-se tipos específicos de homicídio culposo de trânsito, lesão culposa de trânsito e de omissão de socorro no trânsito. Em virtude desses novos regramentos, os dispositivos assemelhados do Código Penal caíram por terra.

Ressalte-se que o CTB descreve a modalidade culposa do crime, deixando a dolosa para o Código Penal, conforme anota Gilberto Caldas:

*... o legislador preferiu continuar considerando o homicídio em virtude de acidente de trânsito como um crime culposo, punindo com pena de detenção, remetendo para o Código Penal e deixando ao arbítrio do juiz classificar o crime como doloso em certas circunstâncias.*<sup>79</sup>

As penas previstas pelo CTB são as seguintes: detenção, suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, apreensão de veículo, advertência por escrito, frequência obrigatória em curso de reciclagem, cassação e multas pecuniárias elevadas. Esse Código prevê ainda, multa de caráter reparatório do prejuízo causado à vítima. Esta multa suscita dúvidas sobre a aplicabilidade, visto que, não está vinculada a nenhum crime, ofendendo o Princípio da Reserva Legal.<sup>80</sup>

Para as infrações puníveis com a pena de multa foram adotados dois sistemas: a classificação por categorias de intensidade (leves, médias, graves e gravíssimas) e o

---

<sup>79</sup> CALDAS, Gilberto. *Novo Código de Trânsito Anotado*. São Paulo: Edipraxis Jurídica, p. 225.

correspondente sistema de pontuação, que gera penalidades, fator de inibição da má conduta direcionado àqueles que não se incomodam com as sanções econômicas.

Os crimes tipificados nos artigos 304, 305, 307, 309, 310, 311 e 312 do Código de Trânsito Brasileiro, em tese, permitem a substituição por penas restritivas de direito, porque o máximo da pena cominada não é superior a um ano (cf. art. 61 da Lei nº 9.099/95)<sup>81</sup> e todas as espécies previstas nos artigos 303 a 312, excetuando-se o homicídio culposo (art. 302) permitem a suspensão condicional do processo, pois a pena mínima não é superior a um ano (art. 89 da Lei nº 9.099/95).<sup>82</sup>

Não foram previstas contravenções penais. O texto legal também não contempla circunstâncias atenuantes. O projeto de lei previa a não adoção da menoridade de 21 anos como atenuante e uma hipótese de perdão judicial, ambos foram suprimidos no texto do Código de Trânsito.<sup>83</sup>

O artigo 1º e § 1º do CTB dispõe:

*Art 1º - O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.*

*§ 1º - Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.*

Em outras palavras, trânsito seria a dinâmica da locomoção de cargas, animais e pessoas pelas vias públicas. A quebra da harmonia entre homem, via e veículo resulta no evento danoso “acidente de trânsito”, apurando-se a causa imediata, teremos como consequência a fixação da responsabilidade criminal e o dever de indenizar.

A conduta humana de ação (*fecit quod non debetur*) ou omissão (*non fecit quod non debetur*) associada ao evento, através do nexo de causalidade, gerando um dano ou pondo em risco bens e interesses juridicamente protegidos, resultará no crime.

---

<sup>80</sup> JESUS, Damásio E. de. *Dois Temas da Parte Penal do CTB*. Boletim IBC Criminal, n. 61, dez/97, p10.

<sup>81</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 26.

<sup>82</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 26.

<sup>83</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 26.

Consequentemente, crimes de trânsito são os fatos típicos e antijurídicos, que condicionam a culpabilidade constituída como pressuposto da pena. É o comportamento humano que se ajusta à norma penal do novo diploma.

A norma especial do CTB afasta a aplicação da lei geral porque reúne os elementos desta, acrescidos do especializante, é o Princípio da Especialidade (art. 12 CP): *“Lex specilis derogat legi generali”*. Assim, os novos tipos específicos que possuem pena superior aos dispositivos assemelhados do Código Penal, não podem retroagir para alcançar os fatos anteriores à lei 9.503, vigente a partir de 1998, porque constituem *“novatio legis in pejus”*. Impera, nos casos, a garantia da irretroatividade da lei penal mais severa, nos termos do art. 5º, XL da Constituição Federal.<sup>84</sup>

Não obstante o avanço dos regramentos do CTB, os doutrinadores vêm questionando alguns pontos, merecendo destaques:

a) No CTB depara-se com a incoerência de penas desproporcionais aos delitos assemelhados, colidindo com o Princípio da Proporcionalidade (que prevê que a pena deve estar em harmonia com o delito e à nocividade social), a título de exemplo: quem atropela dolosamente tem pena substancialmente menor do que aquele que atropela culposamente (inclusive sujeito a suspensão da permissão ou habilitação da direção);<sup>85/86</sup>

b)- Observa-se ainda, que o legislador perdeu oportunidade de prever delitos e sanções aos responsáveis pela emissão da Carteira de Habilitação, incluindo as comercializadas ou “falsas”, porque colocam veículos nas mãos de condutores despreparados.

Todos os questionamentos e imperfeições do CTB poderão ser revistos, já que, existe no Ministério da Justiça, o Anteprojeto com propostas de alteração do CP, oportunidade em que, poderão ser niveladas as penas, buscando coerência entre CTB e Código Penal.<sup>87</sup>

Quanto à disciplina penal e processual penal para instrução e julgamento dos crimes de trânsito, o código não dispôs rito especial, limitando-se a estabelecer, no art. 291:

---

<sup>84</sup> SILVA, José Geraldo da. *Novo Direito de Trânsito Brasileiro*. Leme/São Paulo: Editora de Direito, 1996, p. 51.

<sup>85</sup> FERRI, Giovanni. *Código Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/97 – Aspectos Penais*. Rev. Jurídica, n° 246, abril/98, p. 45.

<sup>86</sup> PUIG, Santiago Mir. *Derecho Penal - Parte Geral*. Barcelona: PPU, 1985, p. 84.

<sup>87</sup> CONSTANTINO, Carlos Ernani. *Homicídio Culposo e Lesão Corporal Culposa – Culpa no trânsito é culpa comum?* Revista Jurídica, n° 251, set/98, p. 61.

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

*Parágrafo único. Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante, e de participação em competição não autorizada o disposto nos artigos 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995.*

Tem-se, portanto, no ordenamento jurídico várias normas para regular um mesmo caso, o que configura o concurso aparente de normas, onde o próprio sistema soluciona o conflito: por exemplo o princípio da especialidade, onde a norma especial prevalece sobre a norma geral.

Assim, o CTB estabeleceu a aplicação das normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal e a aplicação subsidiária da Lei 9.099/95, que instituiu o Juizado Especial Criminal, com competência para conciliação, julgamento e execução das infrações penais de menor potencial ofensivo.

Quanto ao Código Penal, entende-se que as normas gerais são aquelas constantes apenas da Parte Geral.<sup>88</sup> Por outro lado, sustenta-se que as normas gerais são aquelas não incriminadoras, permissivas ou complementares, previstas tanto na Parte Geral quanto na Parte Especial do Código.<sup>89</sup>

A Lei nº 9.099/95 definiu como infrações penais de menor potencial ofensivo as contravenções penais e os crimes cuja pena máxima cominada não excedesse a um ano, trouxe ainda inovações processuais, como as medidas alternativas que buscam evitar a cominação da pena privativa de liberdade, chamadas despenalizadoras, que são, a composição civil, que acarreta a extinção de punibilidade, nas infrações penais de menor potencial ofensivo de iniciativa privada ou ação pública condicionada; a aplicação imediata de pena alternativa (pecuniária ou restritiva de direitos), nas ações públicas incondicionadas ou quando incorra a composição civil nas hipóteses do item anterior; os crimes de lesões culposas e de natureza leve passaram a ser de ação pública condicionada à representação, e a suspensão condicional do processo, aplicável aos crimes cuja pena mínima não exceda a um ano.

---

<sup>88</sup> COSTA JÚNIOR, Paulo José da. & QUEIJO, M<sup>a</sup> Elizabeth. *Comentários aos Crimes do CTB*. São Paulo: Editora Saraiva, 1999, p. 22.

São requisitos para que o órgão ministerial formule a proposta de transação penal: que o autor do fato não tenha sofrido condenação anterior à pena privativa de liberdade, por sentença definitiva, e que não se tenha utilizado do benefício da Lei nº 9.099/95 no prazo anterior de cinco anos. É necessário que os bons antecedentes, conduta social e personalidade indiquem que a medida adotada é necessária e suficiente.

A aplicação da pena, de plano, mediante aceitação de proposta formulada pelo Ministério Público, não implicará reincidência, nem constará de certidão de antecedentes criminais. Não aceita, inadmissível a proposta, ou em caso de revelia, poderá o Ministério Público oferecer a denúncia oral ou requerer a suspensão do processo (desde que o acusado não esteja sendo processado por outro crime e presentes demais requisitos para a suspensão condicional da pena, como a pena mínima cominada ser igual ou inferior a um ano).

O acusado, ao acolher a proposta de suspensão condicional do processo fica submetido a: reparação do dano, salvo impossibilidade de fazê-lo; proibição de frequentar determinados lugares; proibição de ausentar-se da comarca onde reside sem autorização judicial, e comparecimento pessoal e obrigatório a juízo, mensalmente.

Além da aplicação subsidiária da Lei nº 9.099/95, no que couber, o parágrafo único do CTB prevê expressamente a incidência do citado diploma aos crimes de lesão corporal culposa, embriaguez ao volante e “racha”, com aplicação dos artigos 74 (composição amigável), artigo 76 (transação penal com pena restritiva de direito ou multa) e artigo 88 (necessidade de representação da vítima).

Como a matéria é objeto de controvérsia,<sup>90</sup> apresenta-se o ponto de vista acolhido no presente trabalho. Para Costa Júnior :

---

<sup>89</sup> COSTA JÚNIOR, Paulo José da. Et. al. Op. cit., p. 22.

<sup>90</sup> JESUS, Damásio E. “Dois temas da parte penal do CTB.” Boletim IBCCrim., n. 61, dez/97, p. 10: “A pretensão do legislador que não conseguiu transmitir pelo texto legal, é que os artigos 74, 76 e 78, aplicam-se aos crimes de trânsito, por exceção, pois não se enquadram na expressão “no que couber” do *caput* do art. 291, tendo em vista as penas máximas superiores a um ano de detenção, estabelecidas para as condutas penais especificadas no seu parágrafo único. Damásio de Jesus, entende inaplicável o preceituado aos crimes anteriormente mencionados, sustentando as seguintes conclusões:

a) à lesão corporal culposa (art. 303, CTB), aplicar-se iam somente os arts. 88 (exigência de representação) e 89 (suspensão condicional do processo) da Lei 9.099/95;

b) aos crimes de lesão corporal culposa, embriaguez ao volante e competição não autorizada não seriam aplicáveis a composição civil (art. 74, Lei 9.099/95) e aplicação da pena mediante proposta das partes (art. 76 da mesma lei), em virtude da pena mínima cominada, fundamentando-se no art. 61 da mesma lei.

Apesar da matéria ser objeto de controvérsia, Pires, após breve estudo, esclarece: “Assim, em todos os tipos penais mencionados no parágrafo único do art. 291:

a) a ação penal é pública condicionada à representação;

*o crime de lesão corporal culposa no trânsito apenado com detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de obter permissão ou habilitação, não se cuida de infração de menor potencial ofensivo sujeito ao Juizado Especial, submetendo-se a este apenas pela expressa determinação de lei, estando sujeito à representação, composição civil, transação penal e suspensão condicional do processo.*

*Igualmente, o crime de embriaguez ao volante (pena de detenção de seis meses a três anos) e “racha” (pena de detenção de seis meses a dois anos) não estão compreendidos no conceito de infração penal de menor potencial ofensivo, mas por força de lei estarão sujeitos aos arts. 74, 76 e 88 da Lei 9.099/95.<sup>91</sup>*

Os três crimes em questão não estarão sujeitos aos Termos Circunstanciados de Ocorrências (TCO), mas serão apurados através de inquérito policial.

Quanto às demais infrações tipificadas no Código de Trânsito, será possível a incidência da Lei nº 9.099/95, desde que preenchidos os requisitos daquele diploma legal. Os crimes descritos nos arts. 304, 305, 307, 309, 310, 311 e 312 permitem a transação penal e a suspensão condicional do processo, por serem considerados infrações penais de menor potencial ofensivo, dado o grau da pena máxima (que não excede a um ano). A apuração destes crimes será realizada mediante Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO).

O delito de homicídio culposo, em razão da pena cominada, não permite a aplicação de nenhum dos institutos previstos na Lei nº 9.099/95, estando sujeito à competência da justiça comum, aplicando-se o procedimento do art. 539 e segs. do Código de Processo Penal.<sup>92</sup>

O CTB preocupou-se com a reparação dos danos sofridos pela vítima e com a aplicação de penas não privativas de liberdade. Os processos, nos termos da Lei nº 9.099/95, estarão orientados pelos princípios da oralidade, informalidade, economia processual e celeridade, possibilitando uma rápida prestação jurisdicional.

b) competente para o julgamento é o juizado especial criminal;

c) aplicam-se os procedimentos previstos nos arts. 74 (composição dos danos civis) e 76 (aplicação da pena mediante propostas das partes) da Lei 9.099/95.

Insista-se: embora reconheça-se que, na praxe, a matéria continuará sendo objeto de controvérsia, acreditamos que a interpretação sistêmica dessas normas imprime logicidade às conclusões expostas, pois: a) compatibilizam-se com o nosso *jus positum*; b) não leva à aplicação *contra legem* da mencionada disposição; c) responde às exigências político-criminais de prevenção e repressão aos crimes de trânsito.”

<sup>91</sup> COSTA JÚNIOR, Paulo José da. & QUEIJO, M<sup>a</sup> Elizabeth. *Comentários aos Crimes do CTB*. São Paulo: Editora Saraiva, 1999, p. 26.

<sup>92</sup> FILHO, Fernando da Costa Tourinho. *Processo Penal*. São Paulo: Saraiva, 13<sup>a</sup> ed., 1.992, v. 4, p. 129.

### 2.3. Os Crimes, Os Criminosos e as Penas

Segundo Pires, Crimes de Trânsito são:

*Os fatos praticados por condutores de veículos automotores nas vias abertas à circulação de pessoas e de veículos, que provoquem dano real ou potencial à vida e à integridade física do ser humano, à segurança do trânsito e à administração da Justiça na persecução de seus autores, para os quais o Código de Trânsito comina sanções penais.<sup>93</sup>*

Até a entrada em vigor do novo Código<sup>94</sup>, a lei penal que determinava as normas quanto ao uso de veículos e as aplicações quanto a crimes e contravenções, era altamente permissiva, deixando de contemplar condutas anti-sociais e favorecendo ao infrator. Como exemplo temos a extinção de punibilidade pela prescrição da ação penal que tornou-se a maior defesa dos responsáveis por acidentes de trânsito.

Diferente do anterior, o novo CTB criou um subsistema punitivo especial ou marginal, marcado por reprimendas específicas e por tipos penais próprios para a circulação de veículos automotores e para determinadas situações de tráfego.

O capítulo XIX do CTB, que trata dos crimes de trânsito, suscitou fervorosas discussões e críticas, por conter algumas imperfeições técnicas, como por exemplo, a criação do tipo especial de homicídio culposo (art. 302) em que o legislador cometeu dois equívocos:

<sup>93</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 22.

<sup>94</sup> MARRONE, José Marcos. *Delitos de Trânsito*. Aspectos Penais e Processuais do Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Ed. Atlas, 1998, p. 17: “Nos termos do art. 340 do CTB ‘este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.’ Levando-se em conta que a publicação ocorreu em 24/09/97, que os meses de outubro e dezembro possuem 31 dias, escoaram-se os 120 dias às 24 horas do dia 21/01/1988. Portanto, a Lei n. 9.503, de 23/09/97, começou a vigor no primeiro instante do dia 22/01/1998. É verdade que a imprensa e o Ministério da Justiça noticiaram, inicialmente, que a referida Lei entrou em vigor no dia 23/01/1998. Todavia, quem cometeu um delito de trânsito no dia 23/01/1998, com base naquele anúncio, não pode alegar falta de potencial consciência da ilicitude, o que caracterizaria o erro de proibição inevitável ou escusável, a fim de impedir a incidência do CTB”.

a) o primeiro foi tratar o homicídio culposo fora do Código Penal, contrariando os princípios elementares da lógica e técnica jurídica, criando duas figuras distintas: o homicídio culposo simples e o qualificado, com dois tipos de penas diferenciadas. Com a nova norma penal do CTB, criou-se um homicídio culposo qualificado diverso do homicídio culposo simples (artigo 121 parágrafo 3º do CP), gerando duas medidas punitivas diferentes para um mesmo tipo de conduta culposa, definida por impropriedade jurídico-penal que fere o princípio da razoabilidade.

b) o segundo é a descrição do novo tipo penal, porque utiliza o *nomen iuris* para descrever a conduta incriminatória (praticar homicídio culposo). É claro que o aplicador da lei penal conhece o sentido semântico e jurídico-penal do homicídio culposo, mas a lei destina-se a todos os cidadãos exigindo descrição clara, objetiva e precisa da conduta criminosa. O mais correto seria definir o artigo 302 da seguinte forma: causar a morte de alguém, por imprudência, negligência ou imperícia, na direção de veículo automotor....

As considerações acima formuladas, de um modo geral, são também aplicáveis ao crime de lesão corporal culposa, previsto no art. 303 do CTB.

Como sabemos, crime culposo é aquele em que o agente não quer o resultado (*in casu*, lesão corporal ou morte), mas a não observância do dever de cuidado pelo agente traz a consequência punível.

A culpa tem dois pressupostos:<sup>95</sup>

a) a previsibilidade, que é a possibilidade de se antever a ocorrência de um resultado danoso, em razão da falta de cautela, na prática de certas condutas. Esta previsibilidade pode ser objetiva (oferecida segundo discernimento do homem comum razoável e prudente, *homo medius*), ou subjetiva (segundo aptidões e conhecimentos pessoais do próprio agente em si);

b) a dirigibilidade, que é a condição que o ser humano tem de dirigir os seus comportamentos, dentro dos limites estabelecidos pela lei, na busca da realização de suas metas, controlando suas ações através do uso da vontade.

A inobservância de cuidados objetivos implica em negligência, imperícia ou imprudência, que são:<sup>96/97</sup>

---

<sup>95</sup> CONSTANTINO, Carlos Ernani. *Homicídio Culposo e Lesão Corporal Culposa* – Culpa no trânsito é culpa comum? Revista Jurídica, nº 251, set/98, p. 61.

a) imprudência: é a modalidade de culpa *in agendo*, o agente faz o que não deve, significa ausência de cautela; ex.: dirigir em alta velocidade incompatível com as condições de tráfego do local;

b) negligência: é a culpa *in omitendo*, de conduta negativa, quando age com desleixo, descuido, desídia, descaso e menosprezo; ex.: agente sai com veículo sem os freios, pneus “carecas”, sem farol ou lanterna durante a noite;

c) imperícia: é a culpa técnica, traduz-se em inexperiência, incompetência, falta de aptidão para exercer a arte de dirigir; ex.: aquele que dirige veículo sem ter aptidão teórica e prática para tal.

Assim, a culpa, na sua essência, é a mesma, quer ocorra no trânsito ou em outro setor da vida social, por basear-se na previsibilidade e na dirigibilidade – pilares do dever objetivo legalmente exigido de todos.<sup>98</sup>

Ressalta-se ainda que, não obstante toda a discussão quanto ao aspecto culposo, existe a possibilidade da prática de crime doloso no trânsito, causada pela vontade inequívoca do agente em provocar o resultado.<sup>99</sup>

O dolo direto, configurando o homicídio qualificado, está presente na situação em que o indivíduo joga o automóvel, propositalmente sobre alguém, com o objetivo de feri-lo ou matá-lo, diferentemente daquele que o faz para tirar um fino da vítima, na certeza de que poderá evitar o efetivo choque e acaba por obter como resultado lesões corporais ou morte, esta é a culpa consciente.

Se jogando o veículo sobre a vítima o agente tem consciência de que poderá matá-la ou feri-la, servindo-lhe qualquer um dos resultados, teremos, *in casu*, o dolo indireto alternativo. Porém, pelo menos no concernente aos delitos de trânsito, há resistência no meio jurídico em aceitar o dolo eventual, não havendo unanimidade. Para alguns juristas,

---

<sup>96</sup> NORONHA, E. Magalhães. *Direito Penal*. São Paulo: Saraiva, 5ª ed., V. 1, 1968, p. 136.

<sup>97</sup> JESUS, Damásio E. *Direito Penal*. Parte Geral. São Paulo: Saraiva, 14ª ed., v. 1, 1990, p. 254-255.

<sup>98</sup> CONSTANTINO, Carlos Ernani. *Homicídio Culposo e Lesão Corporal Culposa – Culpa no trânsito é culpa comum?* Revista Jurídica, nº 251, set/98, p. 62.

<sup>99</sup> OLIVEIRA, Frederico Abrahão. *Dolo e Culpa nos Delitos de Trânsito*. Porto Alegre: Ed. Sagra Luzzatto, 1997, p. 11-53: “Em linhas gerais, podemos dizer que o dolo é a vontade livre e consciente de infringir uma norma penal, que pode ser classificado em direto (quando o agente quer o resultado ou tem a intenção de provocá-lo) – ou indireto (quando conscientemente assume o risco em produzir o resultado). O dolo indireto evidencia duas possibilidades: a) o dolo alternativo, quando o agente possui mais do que uma opção de resultado tipificado, servindo-lhe qualquer delas; b) o dolo eventual, quando o agente conscientemente assume o resultado, embora não o persiga o que exige certo grau de vontade, sendo que, no caso concreto, há dificuldade em se diferenciar o dolo eventual da culpa consciente. Outra figura dos atos executórios é o preterdolo, ocorrendo um resultado adicional previsível, embora não desejado, dando origem ao dolo e a culpa concomitantemente”.

não poucos, a culpa *strictu sensu* é a regra em tais ocorrências, comparecendo o dolo eventual somente quando a conduta do agente ultrapassa os limites da normalidade, sendo impossível a ocorrência do dolo na casuística de trânsito, para outros.<sup>100</sup>

A argumentação seria de que o dolo eventual exige o assentimento, o consentimento do agente para com o resultado, o que não seria possível em acidentes de trânsito, uma vez que o agente haveria de assumir o risco (culpa consciente) e consentir com a morte da vítima (dolo eventual), o que não ocorre na prática.

Doutrina e jurisprudência oferecem outras classificações para o dolo: para a teoria clássica opera-se com o dolo específico (que traz o aspecto volitivo e o anseio por realizar um fim especial), e o dolo genérico (que é a vontade expressa do agente em praticar o fato tipificado).

Para a teoria finalista da ação, o dolo pode ser de dano ou de perigo. No primeiro, o agente quis ou assumiu o risco de provocar o dano; no segundo, tratamos de identificar se o agente assumiu o risco em produzir perigo para a vítima.

O perigo ou dano potencial é probabilidade de lesão ao objeto da tutela penal. É a exposição do objeto jurídico à probabilidade jurídica de dano. Acentua Cunha Luna, que o *perigo não é simples possibilidade, nem probabilidade matemática, mas probabilidade jurídica de dano.*<sup>101</sup>

A incriminação do perigo reflete a necessidade de antecipação da tutela penal, realizada com a finalidade de evitar a lesão real do objeto jurídico protegido. Essa exigência explica-se em razão da particular importância dos bens protegidos, que não podem, nem mesmo, ser colocados em perigo...

Outra distinção doutrinária refere-se aos crimes de perigo abstrato (ou presumido) e concreto. No primeiro caso, o perigo integra o tipo penal, dispensando a sua averiguação no caso concreto, uma vez que a lei penal o presume *jure et de jure*, não admitindo prova em contrário. Nos crimes de perigo concreto, este é previsto como resultado do tipo, devendo ser demonstrado no processo (a presunção legal é *juris tantum*).

Segundo ensinamentos de Pimentel:

---

<sup>100</sup> OLIVEIRA, Frederico Abrahão. *Dolo e Culpa nos Delitos de Trânsito*. Porto Alegre: Ed. Sagra Luzzatto, 1997, p.51.

<sup>101</sup> LUNA, Everardo da Cunha. *O Resultado no Direito Penal*. São Paulo: Bushatsky, 1976, p. 52.

*concreto é o perigo que efetivamente deve ocorrer e que será objeto de indagação em cada caso concreto. Abstrato é o perigo que a lei presume existir. Por isso mesmo, alguns preferem chamá-lo de perigo presumido.*<sup>102</sup>

No CTB, segundo Pires, são crimes de perigo concreto *a omissão de socorro, embriaguez ao volante, competição não autorizada, dirigir veículo sem permissão ou habilitação, confiar veículo a pessoa sem condições, velocidade incompatível e a inovação artificiosa do local do crime.*<sup>103</sup>

Não basta que o agente dirija em velocidade incompatível com a segurança do trânsito, para que se configure o tipo penal previsto no art. 311. É necessário demonstrar que o fato comporta um concreto “*perigo de dano*” para a segurança do trânsito (e, de conseqüência, à incolumidade pública).

A pena de detenção é cominada para todos os crimes previstos no CTB. Em alguns, é prevista cumulativamente com a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor e multa. Em outros, alternativamente, com a pena de multa.

De maneira inexplicável o CTB prescreve para todos os crimes idêntico *quantum* mínimo da pena de detenção: seis meses, equiparando-se fatos culposos mais graves com outros de menor gravidade. A pena de multa foi largamente utilizada, só não sendo cominada nos arts. 302 e 303 (homicídio e lesão corporal culposa).

Nos delitos de trânsito a objetividade jurídica principal pertence à coletividade (segurança do trânsito), sendo esse o traço marcante. Observa-se, ainda, uma objetividade jurídica secundária, já que a norma penal, tutelando o interesse coletivo de segurança, protege por via indireta interesses individuais, como a vida, a integridade física, a saúde.

A *rattio legis* reside em que, para proteger direitos fundamentais do homem, como a vida, o legislador antecipa a punição aos fatos que, de acordo com a experiência, conduzem à lesão do direito à vida supremo.<sup>104</sup> De modo que, supõe-se que, um motorista que dirige de forma anormal, em via pública, sob influência de álcool, põe em risco um número indeterminado de pessoas, indistintamente, colocando em perigo a coletividade.

---

<sup>102</sup> PIMENTEL, Manoel Pedro. *Crimes de Mera Conduta*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1975, p. 38.

<sup>103</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 53.

Sujeito passivo é o titular do interesse lesado pelo crime. O Estado é chamado sujeito passivo constante ou formal, e a pessoa atingida diretamente em seu direito é chamada sujeito passivo material ou eventual. Algumas vezes, o sujeito passivo e o objeto material se confundem na mesma pessoa.

Segundo Damásio de Jesus:

*Nos crimes próprios de trânsito o sujeito passivo primário é a coletividade, e, conforme o tipo penal, pode aparecer a pessoa humana como sujeito passivo eventual e secundário.*<sup>105</sup>

Nas infrações tradicionais, na maior parte das vezes é necessário um contato físico ou pessoal entre sujeito ativo e passivo, mas, na maioria dos delitos de trânsito, ao contrário, não há exigência deste contato. Assim, na direção sem habilitação inexistente qualquer contato entre os sujeitos, e o sujeito passivo do delito é a coletividade.<sup>106</sup>

Segundo Damásio de Jesus,<sup>107</sup> os crimes definidos nos artigos 302 a 312 do CTB podem ser classificados em:

- *crimes materiais: homicídio culposo e lesão corporal culposa (arts. 302 e 303);*
- *crimes formais: fuga do local do acidente e fraude processual (arts. 305 e 312);*
- *crimes de mera conduta e de lesão: direção sem habilitação, velocidade incompatível em determinados locais, embriaguez ao volante, “racha ou pega”, omissão de socorro, entrega de direção a pessoa inabilitada, doente, etc., e desobediência a decisão sobre suspensão ou proibição de habilitação (arts. 306, 304, 308, 310 e 307).*

A maior parte dos crimes são próprios, pois devem ser praticados por sujeito portador da qualidade de condutor de veículo, dotado de permissão ou habilitação para dirigir, e são crimes comuns, aqueles que não exigem qualquer qualidade especial do agente, como os tipos previstos nos arts. 310 (confiar veículo a pessoa sem condições) e 312 (inovação artificial do local do acidente).

A Lei nº 9.503/97 prevê um tipo plurissubjetivo ou caracterizado pela pluralidade de sujeitos ativos, descrito no art. 308 (competição não autorizada). Os demais são unissubjetivos, isto é, podem ser realizados por um só sujeito ativo.

---

<sup>104</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 13.

<sup>105</sup> JESUS, Damásio. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 14-15.

<sup>106</sup> JESUS, Damásio. Op. cit., p. 15.

<sup>107</sup> JESUS, Damásio. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p.17.

Alguns autores têm denominado o “racha” e a embriaguez ao volante como “crimes de alto poder ofensivo”.

A prática de fato previsto no CTB por pessoa menor de dezoito anos será considerado ato infracional,<sup>108</sup> excluindo-se a aplicação das normas contidas no Código Penal e do Código de Processo Penal.

### 2.3.1 - Homicídio Culposo de Trânsito (art. 302 do CTB).

Como já exposto, a doutrina é unânime em repudiar a forma como foi redigido este artigo. Segundo Shecaira,<sup>109</sup> *da forma como foi construído o tipo penal há violação ao princípio da legalidade e da isonomia.* É que o verbo que exprime a ação pode estar oculto atrás de outro verbo que denote um agir vago e indeterminado. A conduta vem descrita como praticar, mesmo verbo, que diga-se de passagem, descreverá conduta diversa do artigo 303 (lesão corporal culposa). O que o legislador fez foi inserir o *nomen iuris* como elemento do texto, o que parece ser tecnicamente incorreto.<sup>110</sup>

O homicídio culposo poderia ser considerado a forma menos grave de homicídio, embora sob o ponto de vista sociológico possa ser visto, em certo sentido, como mais grave que a forma dolosa: pode-se considerar o homicídio no trânsito como fruto do desamor, do descaso, da desconsideração com o semelhante, o que o leva a superar, em termos de gravidade, a forma voluntária, muitas vezes impulsionada por motivação razoável. Mata dolosamente aquele que odeia, por vezes, com fundamento; mata culposamente aquele que não ama o semelhante.<sup>111</sup>

O homicídio culposo de trânsito é a morte de um homem provocada culposamente por outro na direção de veículo automotor (o fato é atípico se cometido quando o sujeito estiver empurrando o veículo, estando o motor desligado por defeito; haverá

---

<sup>108</sup> Dispõe o art. 103 do Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei 8.069/97) que o ato infracional é a “conduta descrita como crime ou contravenção penal” quando praticados por menores de dezoito anos, crianças (até 12 anos incompletos) e adolescentes (entre 12 e 18 anos).

<sup>109</sup> SHECAIRA, Sérgio Salomão. *Primeiras perplexidades sobre a nova lei de trânsito*. Boletim IBC Criminal, dez/97, n. 61.

<sup>110</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 177 cita que: “sobre o ponto, ... , na condição de membro do Conselho Nacional de Política Criminal, designado relator do então Projeto de Lei n. 73, de 1994, elaborou sugestões a serem adotadas no capítulo XIX do atual Código de Trânsito. Em relação à definição do homicídio culposo, sustentou-se, naquela oportunidade, que ‘seria melhor prescrever: *provocar culposamente a morte de alguém, na direção de veículo automotor*’.”

<sup>111</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos et al. Op. cit., p. 178.

atropelamento e morte por empurrá-lo imprudentemente, ocorrendo o homicídio culposo comum do art. 121 § 3º do CP).

O sujeito ativo deste crime é qualquer pessoa física, motorista ou não (habilitado provisoriamente ou definitivamente), desde que imputável. Pode ser autor único, co-autor ou partícipe. Trata-se de crime comum. Já o sujeito passivo é qualquer pessoa, titular do direito à vida, não exigindo qualidade pessoal especial. Segundo Damásio de Jesus, trata-se de crime de dano e material, delito do tipo aberto.<sup>112</sup>

Imprescindível ao crime a existência de um comportamento ativo ou omissivo, devendo ser praticado na direção de veículo automotor (exceção para a tração animal e humana – carroça e bicicleta), tendo como resultado um dano sobre a vida de pessoa humana, devendo existir a relação causal entre a conduta e o resultado.

O homicídio culposo no trânsito consuma-se com a morte do sujeito passivo, cuja materialidade é comprovada por exame pericial.<sup>113</sup> Os crimes culposos, pela essência subjetiva que os informa, também não aceitam a figura da tentativa, porque caracterizam-se como delitos materiais, vinculando-se à ação de maneira indissolúvel, a produção do resultado.<sup>114</sup>

O aspecto subjetivo integra-se pela culpa em sentido estrito, que se apresenta sob as formas de imprudência, imperícia e negligência. O “*dever de cuidado do componente normativo do tipo objetivo culposo é, hoje, amplamente reconhecido como prioritário e decisivo por quase toda a doutrina*”<sup>115</sup>. Só pode ser exigível a quem, podendo prever o resultado lesivo, não o fez (culpa inconsciente) ou prevendo-o julgou que ele não se realizaria ou que poderia evitá-lo (culpa consciente).

Quanto ao critério para avaliação da previsibilidade em função da pessoa, deve-se ter em conta dados de ordem objetiva e subjetiva, ou seja, o conjunto dos elementos que se fizeram presentes no acontecimento<sup>116</sup>.

---

<sup>112</sup> JESUS, Damásio E. de. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 71.

<sup>113</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 180.

<sup>114</sup> RIBEIRO LOPES, Maurício Antônio Ribeiro. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998, p. 191.

<sup>115</sup> ZAFFARONI, Eugênio Raúl e PIERANGELLI, José Henrique. *Manual de Direito Penal: Parte geral*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997, p. 514.

<sup>116</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 182.

As posições são controversas, mas a jurisprudência vem admitindo reiteradamente a possibilidade da co-autoria ou da participação. Em doutrina, sustenta-se a possibilidade, como exemplo: o proprietário do automóvel que induz seu motorista a conduzi-lo em alta velocidade, resultando do fato um atropelamento com morte. Assim, pode ocorrer concurso mediante auxílio material ou moral, no induzimento ou instigação. Pode-se configurar ainda o concurso com as condutas simultâneas (no intercurso de uma só ação) ou sucessivas (em momentos diversos).<sup>117</sup>

É admissível o concurso com a lesão corporal culposa (art. 303), a velocidade incompatível (art 311), etc., quando de uma só conduta culposa deriva mais de um crime idêntico (concurso formal homogêneo) ou diverso (concurso formal heterogêneo). Configurado o concurso de crimes aplica-se os arts. 69 e 70 do Código Penal.

A tipificação do fato de dirigir sem permissão ou habilitação como causa especial de aumento de pena (art. 302, § único, I) também previsto como crime no art. 309, obsta o concurso entre o homicídio culposo e tal crime.

As agravantes, previstas no parágrafo único do art. 302 aumentam a pena de um terço à metade, e são:

a) o agente não possuir permissão para dirigir ou carteira de habilitação. A permissão para dirigir equivale a uma carta provisória, sendo recebida após os exames tem validade de um ano. Se não cometer infrações graves ou gravíssimas durante o período probatório de um ano, o motorista recebe a carta definitiva, que é a carteira de habilitação. O fato de não possuir a permissão ou a carteira, por si só, não presume a culpabilidade. No entanto, restando provada a culpabilidade, a pena será agravada, porque presume-se que o habilitado teria melhor condição de dirigir, sem colocar em perigo a coletividade;

b) no caso de homicídio praticado em faixa de pedestres ou na calçada<sup>118</sup>. O motorista deverá respeitar a faixa branca zebra e as calçadas, porque a preferência é do pedestre. Não o fazendo, terá sua pena agravada. O simples trafegar na calçada já

---

<sup>117</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 183/184.

<sup>118</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos et al. Op. cit., p. 185: “a expressão faixa de pedestres é empregada como equivalente de refúgio, no Anexo I do CTB, a saber: ‘parte da via, devidamente sinalizada ou protegida, destinada ao uso de pedestres, durante a travessia da mesma’; o vocábulo calçada, segundo o anexo, ‘é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.’”

configura uma imprudência que deveria ser punida como crime de perigo, mesmo que não houvesse atropelamento;

c) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente. Segundo Nelson Hungria *o que constitui a agravante é a descaridade, a indiferença egoística do agente que, podendo, ele próprio, prestar imediato socorro à vítima, deixa de fazê-lo*<sup>119</sup>;

d) agente que, no exercício da profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiro. A agravante existe para intimidar o motorista, afim de que tenha cuidado redobrado porque implica um risco maior conduzir veículos difíceis, de maior porte e que colocam em perigo um número maior de passageiros.

Para o crime é previsto a detenção, de dois a quatro anos, cumulativamente com a suspensão ou proibição de obter-se permissão ou habilitação para dirigir veículo. Admite-se o *sursis*, que, nos termos do art. 77 do Código Penal, suspende tão-somente a execução da pena privativa de liberdade aplicada. A suspensão ou proibição para obter-se permissão ou habilitação para dirigir veículo deverá ser normalmente executada.

### 2.3.2 - Lesão Corporal Culposa (art. 303 do CTB)

Repete-se a crítica feita à definição do homicídio culposo, porque o legislador inseriu o *nomen juris* do crime, quando deveria descrever o que se quer proibir, ou seja, a ofensa à integridade corporal ou à saúde de outrem.

Seguindo definição da Exposição de Motivos do Código Penal de 1940: *a lesão corporal compreende todo e qualquer dano ocasionado à normalidade funcional do corpo humano, quer do ponto de vista anatômico, quer do ponto de vista fisiológico ou mental.*<sup>120</sup>

O objeto da tutela jurídica é a integridade física e psíquica da pessoa humana. A norma, ao proteger a incolumidade pessoal, atende simultaneamente a um interesse individual e a um outro social, já que o estado tem interesse na aptidão de seus concidadãos. O sujeito ativo pode ser qualquer um, motorista habilitado ou não, excetuado o ofendido, visto que a lei penal não incriminou a autolesão. Já o sujeito passivo é qualquer pessoa humana, não importa se recém-nascido, deficiente físico ou mental, doente

<sup>119</sup> HUNGRIA, Nélon. *Comentários ao Código Penal*. Rio de Janeiro: 1953, v. 5, p. 186.

<sup>120</sup> JESUS, Damásio E. de. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 125

contagioso ou incurável. Trata-se, segundo Damásio de Jesus, de crime de dano e material, delito de tipo aberto.<sup>121</sup>

O núcleo do tipo é praticar, que significa levar à efeito, cometer, fazer, realizar. O objeto material é o ser humano que sofre a conduta por meio de veículo automotor, não se incluindo veículos de tração humana ou animal. O dano à integridade corporal é o prejuízo anatômico causado ao corpo (equimose, ferimento, fratura, mutilação), implicando quase sempre no derramamento de sangue e na descontinuidade de tecidos, o que não será indispensável que aconteça para a realização do tipo. O dano à saúde consiste na perturbação do equilíbrio fisiológico ou psicológico, podendo ocorrer até mesmo quando agravar uma moléstia preexistente.

A lesão corporal se desdobra em leve, grave e gravíssima. Embora a lei penal e o CTB não distingam tipos de lesão corporal culposa, o magistrado penal, na dosagem e na fixação da pena, haverá de levar em consideração a gravidade maior ou menor da lesão. Isto porque o magistrado deverá considerar as conseqüências do crime, bem como o princípio da insignificância (o dano precisa ser significativo, não configurando-o simples arranhão pelo pára-choque de um carro).

O crime consuma-se com a lesão à incolumidade física, e como dito anteriormente, a forma culposa não admite tentativa. O elemento subjetivo é a culpa, que requer a conduta voluntária, falta ao dever de cuidado juridicamente exigível, previsibilidade, relação de causalidade e resultado involuntário.

Por determinação do parágrafo único, aplicam-se as mesmas causas especiais de aumento de pena previstas para o homicídio culposo, tipificadas no parágrafo único do art. 302 do CTB. As penas são detenção de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, que varia de 2 meses a 5 anos. No crime qualificado a pena é aumentada de um terço à metade. As penas são superiores às cominadas à lesão corporal dolosa e culposa comuns, não sendo difícil encontrar réus que prefiram ser processados pelo Código Penal. A disparidade não se justifica.<sup>122</sup>

---

<sup>121</sup> JESUS, Damásio E. de. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 125.

<sup>122</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 129-130.

Admite-se o *sursis*, que nos termos do art. 77 do CP suspende tão-somente a execução da pena privativa de liberdade aplicada. A suspensão ou proibição para obter-se permissão ou habilitação para dirigir veículo deverá ser normalmente executada.

### 2.3.3 - Omissão de Socorro (Art. 304 do CTB)

A omissão de socorro é crime também previsto no art. 135 do Código Penal, para o qual se prescreve pena de detenção, de um a seis meses, alternada com a pena de multa. No CTB aparece como crime autônomo ocorrido no trânsito, mas também caracteriza aumento de pena dos arts. 302 (homicídio culposo) e 303 (lesão corporal culposa).

No entendimento de Ribeiro Lopes é preciso esclarecer os dois tipos porque:

*a punição autônoma da omissão de socorro (art. 304) está condicionada à não culpa (stricto sensu) do condutor de veículo automotor; ao reverso, a punição de omissão de socorro como causa especial de aumento de pena está condicionada à culpa strictu sensu do condutor do veículo automotor que nessa condição praticou o homicídio ou lesão corporal culposos. E se não estiver envolvido no acidente e omitir a providência ou for um transeunte qualquer nessa situação incorrerá no crime do art. 135 do CP.*<sup>123</sup>

O objeto da tutela jurídica é a solidariedade humana, além do ideal de segurança da vida e da saúde das pessoas, sendo a obrigação jurídica genérica a que estamos submetidos na convivência social. Previne-se, dessa forma, provável dano mais grave às vítimas de tais acidentes, mediante obrigação de assistência direta e indireta. Sujeito ativo é o condutor do veículo, habilitado ou não, envolvido no acidente do qual resulte vítima sem que se lhe possa atribuir culpa pelo resultado (homicídio ou lesão corporal culposa). Se o acidente envolve mais de um motorista, a todos incumbe o dever de agir. O passageiro ou outro ocupante do veículo atuará como partícipe se houver induzido o condutor a não prestar o socorro. Sujeito passivo é a pessoa humana cuja vida ou integridade corporal esteja em perigo (pedestre ou condutor), devido ao acidente de trânsito. Segundo Damásio de Jesus trata-se de crime omissivo próprio ou puro.<sup>124</sup>

<sup>123</sup> RIBEIRO LOPES, Maurício Antônio. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998, p. 208-209.

<sup>124</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p 134.

As modalidades de realização da conduta são: deixar o condutor do veículo de prestar socorro sem justa causa e deixar de solicitar auxílio da autoridade pública não sendo possível a prestação de socorro diretamente.

A configuração da espécie, em sua primeira modalidade, depende da inexistência da justa causa (que é o impedimento grave e sério que impeça de prestar o socorro, e.g., lesões sofridas pelo agente, inutilização do veículo, confusão mental momentânea), nesse caso não há crime por atipicidade do fato. Também inexistente o crime se o sujeito supõe a justa causa. Alguns doutrinadores sustentam a inexistência do crime se a vítima recusar o socorro<sup>125</sup>. Na segunda modalidade, o agente deixa de solicitar auxílio de autoridade pública, quando, por justa causa, não prestou socorro direto à vítima.<sup>126</sup>

O tipo legal trata de crime sem evento naturalístico, cujo resultado jurídico é o perigo para a vida ou a incolumidade pessoal.

A consumação ocorre no instante em que o agente deixa de afastar o perigo, quando é possível fazê-lo, ou no instante em que deixa de solicitar auxílio da autoridade pública. Como em todos os crimes omissivos próprios a tentativa é inadmissível.

O elemento subjetivo é o dolo, direto ou eventual, de perigo. O sujeito deve ter conhecimento da situação de perigo para a vida ou a saúde da vítima. Inexistindo tal consciência, não há de se cogitar de dolo, direto ou eventual.

É perfeitamente admissível o concurso de agentes, quando duas ou mais pessoas omitem assistência direta ou indireta à vítima. O parágrafo único do art. 304 traz uma norma complementar explicativa, que origina diversas opiniões:

a) se a vítima é socorrida por terceiros, para o CTB existe o crime; para doutrina e jurisprudência<sup>127</sup> não há delito, porque tratando-se de obrigação solidária, o cumprimento do dever por uma delas desobriga as outras. Se a assistência do terceiro for insuficiente sendo necessário o auxílio do motorista, haverá o delito;

---

<sup>125</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 204.

<sup>126</sup> DELMANTO, Celso. *Código Penal Comentado*. São Paulo: Renovar, 3ª ed., 1993, p. 231.

<sup>127</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 140.

b) morte instantânea da vítima: a norma não se sustenta, uma vez que não há crime quando o socorro é inútil, é o “*crime impossível*”<sup>128</sup>;

c) vítima com ferimentos leves: mesmo a pequenez da gravidade das lesões não exclui o dever de solidariedade humana.

A pena é de detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constitui elemento de crime mais grave. A pena de suspensão (art. 296 CTB) pode ser aplicada, se o condenado for reincidente.

#### 2.3.4 - Fuga do local do acidente (Art. 305 do CTB)

Este delito era anteriormente interpretado como procedimento da omissão de socorro, sendo que na nova norma, o condutor se arreda do local do acidente não para evitar a sua prisão em flagrante ou querer omitir socorro, mas para uma finalidade específica (elemento subjetivo): fugir à responsabilidade civil ou criminal.

É crime de mera conduta, onde agente abandona local, não aguardando a realização das providências de identificação dos veículos e condutores, e demais anotações, a cargo da autoridade de trânsito (para os fins penais). No aspecto civil o interesse é mais do particular, não há necessária apuração dos fatos pela autoridade de trânsito.

Este dispositivo legal é de duvidosa constitucionalidade em face do texto legal impor, na prática, o dever de auto-incriminação do acusado, o que afronta o princípio de que ninguém é obrigado a fazer prova contra si mesmo, garantido pelo art. 8º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos.<sup>129</sup>

No Direito Penal brasileiro, o § 4º do art. 121, contempla hipótese de fuga do local do acidente para evitar a prisão em flagrante, como causa especial de aumento de pena, aplicável ao homicídio culposo. O crime guarda semelhança com a omissão de socorro, mas é denominado como “*crime de fuga*”.

---

<sup>128</sup> DOTTI, René Ariel. *Delitos de Trânsito: aspectos legais e criminológicos*. Curso sobre delitos de Trânsito. São Paulo: março/98.

<sup>129</sup> GOMES, Luiz Flávio. *Código de Trânsito Brasileiro: Primeiras notas interpretativas*. Boletim do IBCCrim, n. 62, dez/97, p. 4-5: Sustenta a inconstitucionalidade do crime em questão, ainda que sobre premissa diversa, a saber: “*no art. 305 (fuga do local) não se vislumbra com facilidade que o bem jurídico é a vida, na lesão corporal é a integridade física, na embriaguez ao volante é a incolumidade pública (segurança viária), etc. E no 305? Alguém poderia dizer: a obrigação de se responsabilizar penal e civilmente. Mas essa obrigação é de cunho antes de tudo moral. E pode o legislador transformar em crime uma obrigação moral? Continua válida a confusão entre o Direito e a moral?*”

Tutela-se, no presente caso, a administração da justiça, função soberana do Estado com finalidade de aplicar o direito para consecução de suas finalidades, e ainda, tutela a vida, a integridade física e a saúde, bem como o patrimônio. O sujeito ativo do delito é o motorista que se afasta. O passageiro que o acompanhar não responderá como co-autor, a menos que o concite ou instigue ao afastamento. Já o sujeito passivo é o estado, a quem incumbe zelar pela administração da justiça. Eventualmente pode ser a pessoa física ou jurídica (vítima de lesão patrimonial) devido ao possível ressarcimento do qual será privado em razão da fuga do agente. Segundo Damásio de Jesus trata-se crime formal ou de consumação antecipada<sup>130</sup>. Para Heleno Fragoso é crime de perigo.<sup>131</sup>

O núcleo do tipo é afastar-se, que significa distanciar-se, deslocar-se, retirar-se o agente do local do acidente. A norma penal, *in casu*, impõe ao condutor uma conduta omissiva: “*não se afastar do local, aguardando a chegada da autoridade*”.

É possível que o sujeito fuja do local por questão de segurança física, nesse caso haverá exclusão de antijuridicidade (estado de necessidade). Se o agente conduzir a vítima até um hospital e, em seguida evadir-se, responde só pela fuga.

A fuga deve ser eficaz, no sentido de impedir a descoberta da autoria do fato; se alguém anotou os dados de identificação do veículo, o afastamento é inócuo, não havendo razão para a punição penal.<sup>132</sup>

Consuma-se o crime no momento em que o agente retira-se do local. Seguimento doutrinário admite a tentativa, porque o *iter criminis* é fracionável, *e.g.* o agente que, ao dar partida no veículo é impedido pela prisão em flagrante ou por populares.

O primeiro elemento subjetivo é o dolo: vontade de afastar-se do local de acidente. Há outro oculto na locução “*para fugir à responsabilidade...*”

Pode haver concurso de crimes entre o do art. 304 e outros, como homicídio culposo, lesão corporal culposa, velocidade incompatível, omissão de socorro, etc. É admissível o concurso de pessoas, tanto na forma de auxílio ou cumplicidade, como mediante induzimento ou instigação. O afastamento do local do acidente é crime de mão

---

<sup>130</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 143.

<sup>131</sup> FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Crimes de Automóvel*. São Paulo: Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal, n. 6, p. 87.

<sup>132</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 143.

própria, exigindo atuação corpórea do agente, por isso fica difícil a configuração da co-autoria.

A pena cominada é a mesma do crime de omissão de socorro: detenção de seis meses a um ano, ou então a pena pecuniária, que haverá de levar em conta o montante dos danos causados. À infração, dado o grau máximo da pena, aplicam-se os benefícios da Lei 9.099/95 atinentes aos crimes de ação pública incondicionada (transação penal e suspensão condicional do processo). Se o agente for reincidente poderá ser aplicada a pena de suspensão ou proibição para obter permissão ou habilitação para dirigir um veículo (art. 296 do CTB).

### 2.3.5 - Embriaguez ao volante (Art. 306)

O crime de condução em estado de embriaguez anteriormente era descrito nos artigos 34 e 62 da Lei de Contravenções Penais. O primeiro caracterizava-se ao se dirigir veículo em via pública pondo em perigo a segurança alheia. Já o segundo estava tipificado com a apresentação do sujeito publicamente, em estado de embriaguez, de modo a por em risco a segurança própria ou alheia. Ambos os delitos eram apenados com prisão simples de 15 dias a 3 meses ou multa.

Não obstante o novo artigo, o art. 34 da LCP ainda encontra condutas em vigor, como a direção perigosa de embarcação e todos os comportamentos de direção perigosa em veículo automotor, com exceção da embriaguez ao volante (art. 306), da competição não autorizada (art. 308) e da velocidade incompatível (art. 311).

Questão relevante também ocorre quanto à prova da embriaguez em confrontação com as garantias de reserva da intimidade e da vida privada: ao prever que o condutor, obrigatoriamente, deva se submeter a testes de alcoolemia, exames clínicos ou bafômetro para fins de verificação da embriaguez com efeitos administrativos, a lei está contrariando o próprio direito do autor a não-incriminação (Convenção Americana sobre Direitos Humanos, art. 8º e Constituição Federal). Desse modo, a recusa em se submeter ao exame não caracteriza crime ou presunção do estado de embriaguez, estando sujeito somente à prática da infração administrativa do art. 195 do CTB.<sup>133</sup>

---

<sup>133</sup> Dispõe o art. 195 do CTB/97:

“Art. 195. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes:

Três, portanto, são os componentes objetivos básicos da espécie:

a) condução de veículo automotor em via pública: conduzir, significa operar o mecanismo de veículo, manobrá-lo, dirigi-lo, sendo irrelevante que o percurso seja curto ou longo. Se o agente estava apenas sentado no assento do motorista ou dormindo dentro do veículo, não estará configurado o crime.

Via pública é a superfície habitual por onde transitam os membros da coletividade: autopistas, rodovias, ruas, avenidas, alamedas, travessas, desvios, becos; são ainda, as vias de uso do público: os grandes jardins, praças, calçadas, passeios, terrenos, gramados, as passagens internas de áreas comuns dos condomínios.

b) influência de álcool ou de substâncias de efeitos análogos: embora o crime seja conhecido como condução em estado de embriaguez, a lei, na verdade, sequer a exige, descrevendo a direção *sob influência de álcool ou substâncias de efeitos análogos*. Aquele que bebe pequena quantidade de bebida alcoólica, conquanto possa não se apresentar embriagado, encontra-se sujeito à influência do álcool e tem a direção proibida, se a concentração no sangue for igual ou superior a 6 dg por litro de sangue (art. 165 e 276 do CTB).<sup>134</sup> A mera direção sob esses efeitos gera a infração administrativa gravíssima. Se, a ingestão influir no condutor do veículo, de tal sorte que com o seu estado de embriaguez tenha exposto a perigo a incolumidade de alguém, estará tipificado o crime. Assim, a figura ocorre verificada a influência, não se reclamando a total embriaguez.<sup>135</sup>

É necessário, portanto, que o álcool ou a substância de efeitos análogos proporcione atuação perigosa, como transitar em ziguezaque, avançar sinal luminoso, imprimir velocidade excessiva ao veículo, etc. Substância de efeito análogo é a entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, causam perturbações físicas e psíquicas, sendo irrelevante a forma de ingestão, se aspirado ou introduzido.

Infração - grave; Penalidade - multa.”

<sup>134</sup> Dispõe o CTB, arts. 165 e 276:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração - gravíssima; Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

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

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do artigo 277.”

“Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.”

<sup>135</sup> RIBEIRO LOPES, Maurício Antônio. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998, p. 222.

Para verificação da influência da bebida alcoólica ou substância análoga, a Resolução nº 81 do CONTRAN, de 19/11/1998 prevê o uso de bafômetro, o exame clínico onde observa-se a aparência do indivíduo, atitudes, orientação, memória, faculdade de descrição, elocução, coordenação motora, escrita, pulso, pupila, sensibilidade à dor e hálito, podendo ainda ser realizada a dosagem sanguínea;

c) exposição a dano potencial da incolumidade de outrem: a palavra incolumidade deriva de *incolumitas*, significando qualidade daquilo que está são e salvo, livre de perigo, referindo-se a coisas ou pessoas (vida, integridade corporal e saúde), relaciona-se a um número indeterminado de pessoas.

Tutela-se a incolumidade pública, no que tange à segurança no tráfego de veículos, e a individual. Exerce-se a tutela subsidiária em relação a outros crimes de trânsito – de dano – que protegem a vida e a saúde: é o crime de perigo para a vida, a integridade física e a saúde do indivíduo, em cotejo com o dano contra os mesmos bens jurídicos, tipificado no homicídio culposo (art. 302) e na lesão culposa (art. 303, CTB).<sup>136</sup>

Na embriaguez ao volante, além do perigo individual, tipifica-se o perigo comum, porque o fato ameaça um número indeterminado de pessoas, impossível de ser individuado. Protege-se do perigo a todos e a cada um. O sujeito ativo é o condutor de veículo que possui permissão ou habilitação para dirigir, sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos, seja ou não de uso proibido. Tratando-se de pessoa não habilitada, incide a circunstância agravante prevista no art. 298, III do CTB; se o agente é portador de permissão ou habilitação de categoria diferente daquele do veículo que conduz, terá lugar a agravante do art. 298, IV.<sup>137</sup>

Já o sujeito passivo é a coletividade, em doutrina, os tipos penais que lesam ou expõem a perigo bens jurídicos da coletividade são denominados crimes vagos. É também a pessoa, uma vez que o tipo penal é posto também à tutela da incolumidade individual.

Quanto à qualificação típica existem três posições doutrinárias:

<sup>136</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 218.

<sup>137</sup> Dispõe o art. 298, inciso III e IV do CTB:

“Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

III – sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV – com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;”

a) cuida-se de crime de perigo concreto, o simples fato do sujeito dirigir veículo em via pública em estado de embriaguez, ainda que de maneira anormal, não configura o crime, exigindo que a conduta resulte perigo concreto, demonstrado caso a caso;<sup>138</sup>

b) trata-se de crime de perigo abstrato: o simples fato do agente dirigir o veículo sob influência de álcool tipifica o fato descrito no art. 306 do CT, prescindindo-se de perigo concreto;<sup>139</sup>

c) cuida-se de crime de lesão e de mera conduta, prescindindo-se de perigo concreto e da presunção do risco de dano.<sup>140</sup>

A conduta típica consiste em conduzir veículo, sob a influência de substância inebriante ou análoga, de forma anormal, expondo assim a segurança alheia a indeterminado perigo de dano.

Aperfeiçoa-se o crime, com a mera conduta do veículo automotor sob a influência de álcool ou substância análoga. Não se concebe a tentativa, porque a partir do momento que o condutor assume a direção, na via pública, está o crime consumado.

Quanto ao elemento subjetivo, o tipo penal limita-se a contemplar a forma dolosa, sendo impunível a modalidade culposa.

O concurso de pessoas e crimes é admissível, desde que presente o vínculo psicológico entre o condutor e o partícipe, como quando o sujeito induz o ébrio a levá-lo para casa de automóvel, não obstante seu visível estado de incapacidade para dirigir, sob o argumento que não haverá problemas.

A sanção imposta é severa: detenção de seis meses a três anos, conjuntamente com a multa ou a proibição do motorista obter permissão ou habilitação para dirigir. Entretanto, por força de disposição expressa, aplicam-se ao crime em questão os benefícios da Lei n. 9.099/95.

### 2.3.6 - Violação de suspensão ou proibição de permissão ou habilitação para dirigir veículo (Art. 307)

---

<sup>138</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 158.

<sup>139</sup> JESUS, Damásio E. *Op. cit.*, p. 158.

<sup>140</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 158.

Esse crime implica na desobediência à determinação judicial que impõe a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, consideradas modalidades de penas, conforme se verifica nos arts 292 e 293 do CTB.<sup>141</sup>

O núcleo do tipo é violar, empregado no sentido de infringir, transgredir.

O objeto da tutela jurídica é a administração da justiça, sob o particular aspecto de ver cumpridas as determinações ou decisões emanadas das autoridades competentes, que, a maioria dos autores entende, pode partir de órgão administrativo (infração) ou judicial (processo penal por crime de trânsito). Tutela-se, ainda, a incolumidade pública, porque se foi imposta a suspensão ou proibição é porque o condutor já praticou crime ou infração anterior, ou então foi-lhe imposta isoladamente a referida pena por força de transação penal, que colocou em risco a vida e a integridade física de outras pessoas. Por isso não deverá dirigir.

Trata-se de crime próprio, só podendo ser praticado por quem foi suspenso ou sofreu proibição do direito de obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. Já o sujeito passivo é o Estado, titular da administração pública.

São três as formas de cometimento do delito, quais sejam violação da suspensão da permissão ou habilitação; violação da proibição de se obter permissão ou habilitação; e, omissão de entrega da permissão ou habilitação no prazo de 48 horas (art. 293, §1º do CTB).

São duas modalidades comissivas e uma omissiva, sendo que, para a caracterização é irrelevante anotar se a suspensão ou proibição decorre de decisão definitiva ou cautelar. Havendo a determinação, somente as situações de estado de necessidade excluiriam o crime.

Não se configura o crime quando o sujeito tem sua permissão ou habilitação para dirigir cassada, sanção administrativa prevista no art. 256, V e VI do CTB, nesse caso haverá o ilícito penal do art. 309 (direção não autorizada). Imprescindível que a imposição descumprida tenha sido imposta com fundamento no Código de Trânsito/97.

---

<sup>141</sup> Dispõe os arts. 292 e 293 do CTB/97:

“Art. 292 – A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

Art. 293 – A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou habilitação, para dirigir veículo automotor tem a duração de dois meses a cinco anos.”

Como é crime comissivo e omissivo, consuma-se no momento da ação ou omissão constitutiva da violação, na primeira forma é cabível tentativa, na segunda, contudo, é inadmissível. O elemento subjetivo é o dolo. O agente deve ter consciência de estar transgredindo a medida administrativa ou judicial imposta. Caso proferida a decisão sem que o sujeito tenha ciência dela, haverá erro de tipo (art. 20, *caput*, do Código Penal).

É possível o concurso de crimes, posto que os elementos subjetivos são distintos. Em relação ao concurso de pessoas, sendo a figura delituosa de realização pessoal, é possível a participação em qualquer de suas modalidades (cumplicidade, induzimento, instigação). A pena é de detenção, de seis meses a um ano, afora a imposição de pena pecuniária e de nova suspensão. Impossível a aplicação dos benefícios da Lei 9.099/95, por falta dos requisitos legais, já que o agente, para violar a restrição imposta, foi necessariamente condenado ou fez *jus* à transação penal. A nova suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação terá idêntico prazo ao daquela que foi violada.

### 2.3.7 - Disputa ou competição automobilística não autorizada - “racha” ou “pega” (Art. 308)

Até o advento da nova lei de trânsito, aquele que participasse de “racha” incorreria apenas na contravenção penal contida no art. 34 (direção perigosa de veículo), apenada com prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa.

Esse delito visa coibir o chamado “racha”, que, segundo Lopes, trata-se da:

*Disputa, somente utilizando veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição, sem a menor prevenção ou fiscalização pelo poder público, fato que se tornou comum em todas as partes do país, quando grupos de motoristas, especialmente jovens e, mais, utilizando motocicletas, acompanhados por considerável assistência de público, reúnem-se em pontos previamente escolhidos e bastante estratégicos, para disputas de corridas ou proezas sem autorização da autoridade de trânsito e sem as medidas acauteladoras de segurança pública. Incluem-se nas disputas as manobras perigosas, a arrancada brusca, a derrapagem, a frenagem com deslizamento, dirigir em zigue-zague, ou dirigir motocicletas com uma roda só, realizar cavalo-de-pau com automóvel, empinar motocicletas, dentre outras formas perigosas, sempre com espírito de emulação, em espetáculo*

*presenciado por algumas pessoas, de modo a caracterizar competição ou disputa.*<sup>142</sup>

O crime é, pois, de concurso necessário posto que não há possibilidade de participar sozinho na realização das condutas incriminadas.

Disputar corrida por espírito de emulação é, antes, infração administrativa (art. 174). O art. 67 determina que as provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito da circunscrição, preenchendo-se os requisitos ali elencados.

No campo administrativo vêm assinaladas pesadas sanções, como multa triplicadas ou quintuplicadas, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo (arts 173 e 174) para os que participarem dessas corridas por espírito de emulação.

A expressão competição automobilística admite interpretação extensiva para abarcar todos os veículos automotores terrestres. O núcleo do verbo é participar, que significa tomar parte, intervir na competição, disputa ou corrida. O fato incriminado consiste em participar, como condutor de veículo automotor, de corrida, competição ou disputa automobilísticas.

Competição é a ação de competir com veículos automotores, é a procura por duas ou mais pessoas de uma vitória. Disputa significa competição, rivalidade, luta.<sup>143</sup>

O objeto da tutela jurídica é a tutela da incolumidade pública, posta em risco pela imprudência, sob aspecto da segurança no trânsito. O legislador fez alusão à incolumidade privada. Porém, a incolumidade pública abrange tanto a tutela dos bens de todos quanto a dos bens de cada um, considerados individualmente.

Agente só poderá ser o detentor de permissão ou habilitação para dirigir veículo. Caso não seja portador de documento, responderá pelo crime com a prevista agravante do art. 298, III. O crime caracteriza-se pela pluralidade ativa. Tratando-se de competição, corrida ou disputa, a configuração do fato requer, implicitamente, a presença de dois ou mais agentes. Já o sujeito passivo é a coletividade (sujeito passivo principal). Trata-se de

---

<sup>142</sup> RIBEIRO LOPES, Maurício Antônio. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998, p. 232.

<sup>143</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 234.

crime vago. Secundariamente, aparecem como sujeitos passivos as pessoas vítimas de perigo de dano (motoristas competidores, co-pilotos, assistentes e terceiros transeuntes).

No sentido de que se cuida de perigo concreto, considera-se crime de lesão, de mera conduta e de concurso necessário.<sup>144</sup>

Todas as palavras utilizadas no texto legal significam concorrer, competir, antagonizar. A mera participação na corrida, disputa ou competição não configura o crime. Faz-se mister que a conduta resulte dano potencial à incolumidade pública. Assim, se a via pública estiver deserta, o dano potencial não se apresenta. O mesmo se diga da competição realizar-se no interior de uma fazenda, fora da via pública.

Consuma-se o crime com a configuração da situação de perigo concreto – para a incolumidade pública ou individual, decorrente do início da participação dos agentes na corrida, competição ou disputa. Não verificado o perigo, têm lugar as infrações administrativas gravíssimas, previstas nos arts. 173 e 174 do Código de Trânsito.

Em tese, é possível a tentativa. O Elemento subjetivo é o dolo de perigo: vontade livre e consciente de participar de disputa ou competição não autorizada, com o conhecimento de que a conduta expõe a incolumidade de terceiros a perigo de dano. O motorista não quer o dano nem assume o risco de produzi-lo, tendo consciência de que, com sua conduta, expõe a incolumidade individual e coletiva a perigo de dano.

Não é exigível vontade no sentido de expor pessoa certa e determinada a perigo de dano, sendo suficiente que seja dirigida à realização de um comportamento que o motorista sabe apresentar potencialidade lesiva.

Por ser crime de mão própria, admite-se o concurso de pessoas na forma de participação (cumplicidade, induzimento, instigação): os co-pilotos, promotores do evento, pais que sabem que seus filhos vão tomar parte do racha e terceiros (auxiliares da promoção, organizadores, fiscais da competição).

É possível o concurso de crimes entre a competição não autorizada e diversos outros delitos previstos no CTB, *e.g.*, embriaguez ao volante (art. 306), inovação artificial no local do acidente (art. 312), fuga do local do acidente (art. 304), dentre outros. Impossível, entretanto, concurso de crimes entre a espécie ora examinada e a velocidade incompatível (art.311, CTB), porque a primeira exclui a segunda espécie.

Se do fato resulta lesões culposas ou homicídio culposo, previstos no Código de trânsito, terá aplicação o *principio da subsidiariedade*, já que o tipo penal em epígrafe exerce tutela subsidiária em relação à vida e à integridade física do indivíduo, sendo subsidiário em relação aos crimes que comportam o efetivo dano a esses mesmos bens jurídicos.<sup>145</sup>

A pena prevista para o crime é a detentiva, de seis meses a dois anos, aplicada cumulativamente com a multa e a suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir. A pena é bem mais severa que a direção perigosa de veículo (art. 34 da Lei das Contravenções Penais), certamente tem função intimidatória, desestimulando os “rachas” repetidos da cidade.

Registre-se que, por força da disposição expressa (art 219, parágrafo único), aplicam-se as disposições da Lei nº 9.099/95 a esse delito. Possíveis, assim, a transação penal e a suspensão condicional do processo.

### 2.3.8 - Falta de habilitação para dirigir veículo (Art. 309)

A espécie encontra precedente legislativo no direito brasileiro, na Lei de Contravenções Penais, onde é prevista no art. 32. Inovou, entretanto, o CTB ao descrevê-la como crime, e não como contravenção. Existe divergência nos entendimentos doutrinários, de que a tipificação do art. 309 não revogou a contravenção prevista na Lei das Contravenções Penais: quem dirigir veículo automotor sem a devida autorização, em condições que não gerem perigo concreto, poderá incorrer no art. 32 da referida Lei. Outros entendem que a não geração do perigo acarretaria a incidência no art.162 incisos I e II,<sup>146</sup> do Código de Trânsito, onde o fato é previsto como infração administrativa gravíssima.

Outra observação é que a infração administrativa no art. 162 do CTB e o crime do art. 309, têm em comum o ato de dirigir “*sem possuir*” carteira de habilitação ou

---

<sup>144</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 176.

<sup>145</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 235-236.

<sup>146</sup> Dispõe o art. 162, I e II do CTB/97:

“Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima; Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo.”

permissão para dirigir, no entanto, a locução causa semelhança com a infração do art. 232<sup>147</sup>, que é de “*não portar documento obrigatório*”, no caso a carteira de habilitação, a permissão para dirigir, o licenciamento do veículo. Da forma como foi redigido o dispositivo, “*sem possuir*” poderia ser entendido mesmo aquele que apesar de ser habilitado não estivesse portando o documento poderia ser encaminhado para uma delegacia e ser autuado como incurso no crime do art. 309 do CTB.

Trata-se de crime de perigo envolvendo o risco a incolumidade pública ou privada, pela direção sem a devida permissão ou habilitação para dirigir veículo ou ainda se cassado o direito de dirigir (ocorre mesmo que se possua categoria diversa de habilitação, diferente do veículo que é dirigido).

Para dirigir veículo automotor, o sujeito deve possuir habilitação (art.148, § 3º) ou permissão para dirigir (art. 148, §2º). Se tiver sido cassado esse direito, possível nas três hipóteses previstas no art. 263 (quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo; no caso de reincidência, no prazo de 12 meses, de determinadas infrações administrativas e quando condenado juridicamente por delito de trânsito), o condutor será também alcançado pelo art. 309.

Não há delito no caso de não se portar o documento, penalidade esta considerada leve no âmbito administrativo, e constante no art. 232 do CTB. Não se coaduna com a redação da espécie reconhecer o delito na simples direção sem o documento exigido.<sup>148</sup>

O objeto da tutela penal é a incolumidade pública, sob o particular aspecto da segurança de trânsito. Sujeito ativo só poderá ser a pessoa não habilitada, vale dizer, o motorista que não está autorizado a conduzir veículo automotor, mediante permissão ou carteira de habilitação ou por estar com o direito de dirigir cassado.

Trata-se de crime de mão própria, cuja configuração, segundo Pires:

*é vinculada à execução pessoal da conduta. O tipo penal exige, pois, como elemento fundamental à sua realização, a execução pessoal, física ou direta do autor.*<sup>149</sup>

<sup>147</sup> Dispõe o art. 232 do CTB/97:

“Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve; Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.”

<sup>148</sup> RIBEIRO LOPES, Maurício Antônio. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998, p. 237.

Sujeito passivo é a coletividade ou o indivíduo, posto em perigo pela conduta. Trata-se de crime vago.

O núcleo do tipo é constituído pelo verbo dirigir, que significa guiar, conduzir, ter sob controle veículo automotor, deslocando-o no espaço, determinando-lhe o rumo e a velocidade. Não basta entretanto, para o aperfeiçoamento do delito, a mera direção do veículo em via pública, necessário se faz ainda que, com a direção sem habilitação, haja perigo de dano.

Face a nova lei, segundo Damásio de Jesus<sup>150</sup>, há quatro posições:

- *integra-se o crime com a simples conduta de dirigir veículo sem habilitação ou permissão, prescindindo-se de perigo concreto, sem prejuízo das sanções administrativas. Cuida-se de crime de perigo presumido, abstrato;*
- *trata-se de crime de perigo concreto, inexistindo perigo real, o fato é penalmente atípico, havendo somente ilícito administrativo (art.162, I ao V, do CT);*<sup>151</sup>
- *a presença do perigo concreto conduz ao crime do art. 309 do CTB, sem prejuízo das sanções administrativas ( art. 162, I ao V, do CTB), na hipótese de não haver perigo concreto, aplica-se o art. 32 da LCP, sem prejuízo das sanções administrativas;*
- *trata-se de crime de lesão e de mera conduta, transforma-se em crime somente quando o motorista dirige de forma anormal, rebaixando o nível de segurança exigido pelo Estado, e expondo um número indeterminado de pessoas ao perigo de dano.*<sup>152</sup>

A consumação ocorre com a direção de forma anormal (gerando perigo de dano à incolumidade pública). Não é necessário que alguém sofra sério, real e direto perigo de dano, bastando que se demonstre comportamento anormal do motorista, capaz de causar, a qualquer condutor, passageiro ou transeunte que tivesse no local, risco de dano. Presume-se *iuris tantum* que o motorista inabilitado seja imperito. Pires opina, no sentido, de que o crime atinge a consumação com a produção do perigo concreto.<sup>153</sup> A tentativa, dependendo da tese é ou não admissível. É inadmissível: ninguém pode tentar conduzir veículo de forma anormal no trânsito. Ou dirige de forma anormal, havendo delito, ou dirige de maneira regular, inexistindo infração pena. Se o motorista é interrompido quando vai

---

<sup>149</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 239.

<sup>150</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 189.

<sup>151</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 189.

<sup>152</sup> JESUS, Damásio E. *Op. cit.*, p. 190.

<sup>153</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 240.

movimentar o veículo: não há tentativa, ressalvada a ocorrência de ilícito administrativo. Pires opina no sentido da admissibilidade da tentativa, considerada irrelevante.<sup>154</sup>

O elemento subjetivo é o dolo: vontade livre e consciente de dirigir veículo automotor com o conhecimento de não possuir habilitação legal ou permissão. Assim, se o documento de habilitação é falso, circunstância desconhecida do portador, inexistente crime. É abrangente, deve conter o conhecimento de que a direção anormal expõe a incolumidade pública a perigo de dano.

Não há concurso de crimes entre a espécie *sub exame* e as demais previstas no Código de Trânsito. Expondo, ainda, que o art. 298, III, prevê como circunstância agravante genérica ter o condutor do veículo cometido o fato sem possuir permissão para dirigir ou Carteira Nacional de Habilitação. Assim, segundo Pires:

- *realizada a figura delituosa ora tratada, não poderá incidir a agravante, por força do princípio ne bis in idem;*
- *realizado outro tipo penal, incidirá a agravante acima descrita;*
- *praticado homicídio culposo (art 302 CTB) ou lesão corporal (art 303, CTB), por pessoa sem permissão para dirigir ou carteira de habilitação, aplica-se a causa especial de aumento de pena prevista no art. 302, parágrafo único, I, e 303, parágrafo único, respectivamente, excluindo-se o concurso de crimes e a aplicação da circunstância agravante.*<sup>155</sup>

É admissível a participação, alguém pode estimular ou concorrer materialmente na prática do delito. O concurso de pessoas, caracteriza, atualmente, o delito previsto no art. 310 do Código de Trânsito. As penas previstas para o crime são a detenção, de seis meses a um ano, e multa, alternativamente previstas.

### 2.3.9 - Confiar veículo a pessoa inabilitada ou sem condições (Art. 310)

O crime do art. 310 decorre de hipóteses anteriores de concurso de pessoas no art. 32 da Lei de Contravenções Penais, segundo inúmeras e intermináveis discussões jurisprudenciais acerca da validade do concurso de pessoas entre o agente que dirigia sem habilitação e a conduta daquele que, sabendo dessa condição, entregava-lhe, ainda assim, o veículo. Dá-se o crime tanto com a entrega da direção de veículo automotor a pessoa capaz

---

<sup>154</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos et al. Op. cit., p. 240.

<sup>155</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 240-241.

mas não habilitada, quanto a pessoa incapaz para habilitação (menor de dezoito anos de idade, por exemplo).

Na disciplina anterior, o pai que entregasse direção de veículo a filho, não habilitado, sobrevivendo evento tipificado em lei, v.g, homicídio culposo, respondia por participação naquele delito. O novo Código de trânsito tipificou especialmente a conduta.

É irrelevante que o condutor esteja ou não acompanhado pelo sujeito habilitado. A autorização, que configura uma das condutas típicas, não precisa ser expressa, podendo ser tácita, mediante omissão, pelas facilidades concedidas ao filho para apanhar e dirigir o veículo ou pela omissão em evitar tal prática, descumprindo o dever de exercer vigilância sobre o menor sob sua guarda.

Se o filho é contumaz em apanhar o veículo, o pai, ao viajar deve levar as chaves do veículo consigo. Em todos esses casos a responsabilidade penal não pode basear-se em presunções, e sim em prova concreta.<sup>156</sup>

O fato é contemplado também como infração administrativa gravíssima, nos arts. 163 e 164 do Código de Trânsito Brasileiro. Todavia, o que distingue a figura delituosa em exame é o resultado que se exige no art. 310: o perigo concreto.

O crime em questão representa uma inovação em matéria de delitos de trânsito. Cuida-se de crime-obstáculo, por meio do qual se procura impedir resultado de maior gravidade, como a lesão à vida ou à integridade física de outrem.

Três núcleos compõem o tipo penal em epígrafe. São eles: permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança. Permitir é consentir, é dar liberdade, poder ou licença para que alguém faça algo. Confiar é entregar o veículo em confiança. Entregar é passar às mãos ou à posse de alguém o veículo automotor.

Objeto da proteção penal é a incolumidade, sob o peculiar aspecto da segurança do trânsito e da incolumidade das pessoas em geral.

O crime é comum, podendo ser praticado por qualquer pessoa. Não é necessário que o sujeito ativo do delito seja o proprietário do veículo automotor. Basta que tenha a

posse ou a mera detenção dele. Já o sujeito passivo é a coletividade indeterminada, em perigo pela falta de segurança. A conduta típica é permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor à direção de determinadas pessoas.

Para configuração do tipo, mister se faz que o agente entregue ou confie o veículo a pessoa sem condições, que é aquela, segundo Pires<sup>157</sup>:

- *sem permissão ou habilitação para dirigir veículo;*
- *com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, sanções administrativas previstas nos arts. 256, III, V e IV, 261 e 263 do Código de Trânsito;*
- *cujo estado de saúde física ou mental é incompatível com a responsabilidade de assumir a direção de veículo automotor, isto é, as pessoas portadoras de determinadas anomalias físicas, que as impossibilite de conduzir veículos automotores, indivíduos penalmente inimputáveis (doente mentais, portadores de desenvolvimento mental incompleto ou retardado, etc), ou ainda, nos termos do art. 162, VI, do Código de Trânsito, aqueles que não usam as necessárias lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física, etc.;*
- *embriagada, isto é, que ingeriu substâncias alcoólicas em nível superior a seis decigramas por litro de sangue (cf. art.165, CTB).*

Consuma-se o crime, que é formal, quando o sujeito ativo permite, confia ou entrega a direção de veículo automotor a pessoas nas condições retromencionadas. As modalidades de permissão e confiança da direção do veículo automotor não admitem tentativas. São unissubsistentes. Possível a tentativa, entretanto, na modalidade de entrega. É necessário que a pessoa, a quem, p. ex., é confiado o veículo, comece a dirigi-lo. O tipo não menciona entrega do veículo, e sim entrega da direção. Direção é ato de dirigir.

Elemento subjetivo é a vontade livre e consciente de permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor às pessoas inabilitadas ou incapacitadas descritas em lei. É preciso que o agente tenha conhecimento sobre a incapacidade legal ou pessoal daquele a quem entrega, confia ou permite a direção do veículo para caracterização do tipo subjetivo.

Questão passível de controvérsia é o concurso entre o tipo penal ora tratado e o homicídio culposo (art.302), este decorrência direta daquele. Admitida a responsabilidade

---

<sup>156</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 208-209.

<sup>157</sup> PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998, p. 244.

do que licencia a direção a outrem a título de dolo eventual, suponha-se, daí resultando a morte de alguém, em tese, lícito será atribuir o crime doloso ao agente.

A pena cominada para o crime é a detenção, de seis meses a um ano, alternativamente prevista com pena de multa.

### 2.3.10 - Velocidade incompatível (*Art. 311*)

Os arts. 306, 308, 309 e 311 do CTB criaram modalidades de crimes que, antes de sua vigência enquadravam-se na contravenção, prevista no art. 34 da LCP, direção perigosa de veículo em via pública. Para doutrina e jurisprudência, o excesso de velocidade, conforme o caso, configurará o crime ou contravenção. Para a tipicidade do art. 311 é preciso a direção em velocidade incompatível nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque ou desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, causando perigo de dano, em outras hipóteses subsistiria o art. 34 da LCP.

Outros doutrinadores entendem o delito de perigo concreto, exigindo a viabilidade do dano, ou seja, o excesso de velocidade nos locais descritos no art. 311, durante madrugadas, livre de pedestres e transeuntes, seria meramente a infração administrativa do art. 166 do CTB<sup>158</sup>, sem a ocorrência do crime.

Não se trata de desrespeitar os limites de velocidade fixados em placas de sinalização, ou estabelecidos pelo CTB (art. 61)<sup>159</sup>, mas de coadunar a velocidade às circunstâncias locais, variando em função da intensidade de pessoas nas pistas e nos espaços próximos.

Há diferença entre o crime de perigo para a vida ou a saúde de outrem, tipificado no art. 132 do Código Penal e o delito de velocidade incompatível do art. 311 CTB, porque o

---

<sup>158</sup> Dispõe o art. 166 do CTB/97:

“Art. 166 - Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração – gravíssima; Penalidade - multa.”

<sup>159</sup> Dispõe o art. 61 do CTB/97:

“Art. 61 - A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º - Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I – nas vias urbanas: a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido; b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais; c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras; d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;...”

primeiro é de perigo individual, atingindo pessoa certa e determinada, e o segundo expõe a perigo de dano a incolumidade pública, sendo infração de perigo coletivo.<sup>160</sup>

O núcleo do tipo é trafegar, transitar, andar no tráfego, em locais descritos no artigo, mas, o legislador não estabeleceu, no CTB, os limites a serem observados nestes locais.

O art. 61 do CTB apenas dispõe a respeito da velocidade máxima em vias urbanas de trânsito rápido, arteriais, coletoras locais e vias rurais. Via de regra, há sinalização nas proximidades de escolas, hospitais, estações e logradouros estreitos, alertando o condutor sobre a velocidade a ser desenvolvida.

Não havendo sinalização nos mencionados locais, deverá o condutor atentar para o disposto no art. 43 do CTB<sup>161</sup>: para regular a velocidade, deverá observar as condições físicas da via, do veículo, da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito.

O legislador não definiu quais são as áreas de grande movimentação ou concentração de pessoas, nem mesmo o conceito de logradouro estreito, para fins legais.

O objeto da tutela penal é a incolumidade pública, no que tange à segurança do trânsito de veículos. O sujeito ativo é o condutor do veículo, habilitado, por óbvio; se inabilitado, incidirá a agravante prevista no art. 298, III do CTB. Já o sujeito passivo é a coletividade, sujeito passivo principal. Trata-se de crime vago. Secundariamente podem aparecer como sujeitos passivos, as pessoas eventualmente vítimas de perigo de dano.

A conduta consiste em dirigir veículo em velocidade incompatível com a segurança de pessoas que estejam nos locais indicados; expondo a incolumidade coletiva a perigo de dano.

O legislador empregou impropriamente o verbo trafegar, quando o correto seria dirigir ou conduzir, pois quem trafega é o veículo.

---

<sup>160</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 218.

<sup>161</sup> Dispõe o art. 43 do CTB:

“Art. 43 - Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos fixados para a via, além de: I – não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida; II – sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente; III – indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução da velocidade.”

O texto legal indica alguns locais onde a velocidade deve compatibilizar-se com a presença de pessoas, referindo-se genericamente a lugares “*onde haja grande movimentação e concentração de pessoas*”, o questionamento engloba a hipótese de, a expressão autorizar interpretação analógica.

Não é identificado o veículo ao qual se imprime a velocidade, razão porque, entende-se que poderá ser automotor ou outro qualquer como o elétrico, o de propulsão humana ou de tração animal.

Conforme Damásio de Jesus, haverá três posições a respeito da natureza do delito, sendo que entende-se, por um lado que *trata-se de crime de perigo presumido, abstrato*; por outro de *crime de perigo concreto*;<sup>162</sup> e, finalmente, de *delito de lesão e de mera conduta*,<sup>163</sup> *não sendo preciso, entretanto, prova de perigo real, concreto e efetivo ao transeunte, o delito não exige vítima determinada.*

Consuma-se o crime, quando, realizados os elementos de sua definição legal, cria-se a situação de perigo concreto. A tentativa, à vista da definição legal, não é de realização possível. A conduta não pode ser iniciada sem que o crime se consume. Se da prática do ato não resultar perigo concreto, o agente responderá tão-só pela infração gravíssima, prevista no art. 220, XIV do CTB.

Elemento subjetivo é o dolo: vontade livre e consciente, sabendo-se que a conduta submete a segurança coletiva a perigo de dano. A direção perigosa culposa é atípica.

É admissível o concurso de pessoas, desde que presente o vínculo psicológico entre o condutor e o partícipe. É possível concurso entre a espécie e outros crimes. A pena é de detenção, de seis meses a um ano, ou multa. A pena pecuniária deve ser fixada nos termos dos artigos 49 e 60 do CP.

### 2.3.11 - Inovação artificiosa de local de acidente ou fraude processual (Art. 312)

O tipo do ilícito não encontra exato precedente no nosso direito legislado. É certo que o Código Penal prevê, no art. 347, a fraude processual. Também o art. 166 tipifica,

---

<sup>162</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 216.

<sup>163</sup> JESUS, Damásio E. *Op. cit.*, p. 217.

entre os crimes contra o patrimônio, a alteração do local especialmente protegido. Todavia, nenhuma das fórmulas coincide com a letra do art. 312 do CTB.<sup>164</sup>

Inovar significa alterar o estado primitivo em que se ache o lugar, a coisa ou a pessoa. Não basta, contudo, a simples alteração. A alteração, que representa obra do homem e não da natureza, não pode apresentar-se desprovida de artifício. Se for grosseira, constatável à primeira vista, não se perfaz o delito, já que o advérbio “artificialmente” integra o tipo. A inovação deverá ser artilosa, idônea a iludir o agente policial, o perito ou o juiz.

A inovação deverá recair sobre estado de lugar (e.g., fazer desaparecer vestígio de frenagem ou suprimir placa de sinalização do local), de coisa (e.g., mudar a posição de veículo, lavar mancha de sangue, eliminar sinais de abalroamento) ou pessoa (e.g., apontar nome de testemunha não presente ao local).

Tutela-se a administração da justiça, pelo resultado do inquérito policial ou processo penal, bem como a fidedignidade da prova, objetivando que os meios probatórios não sejam modificados pela inovação artificial. O crime é comum, motivo pelo qual qualquer pessoa poderá se sujeito ativo do delito, seja ela parte, defensor, ofendido ou mesmo pessoa estranha. Já o sujeito passivo é o Estado, responsável pela administração da justiça, cujo interesse na correta apuração do fato é posto em perigo. Trata-se, segundo Damásio de Jesus, de crime formal e subsidiário.<sup>165</sup>

Dois são os pressupostos do crime em questão:

a) a inovação deve referir-se a acidente automobilístico com vítima, o que, segundo Costa Júnior<sup>166</sup>, gera uma dúvida: abrangerá o artigo o atropelamento de motocicleta com vítima? Não seria melhor a expressão acidente com veículo automotor com vítima?;

---

<sup>164</sup> Dispõe o Código Penal:

“Art. 347 - Inovar, artificialmente, na pendência de processo civil ou administrativo, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, com o fim de induzir a erro o juiz ou o perigo:

Pena – detenção, de 3 (três) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Parágrafo único. Se a inovação se destina a produzir efeito em processo penal, ainda que não iniciado, as penas aplicam-se em dobro.”

“Art. 166 – Alterar, sem licença da autoridade competente, o aspecto de local especialmente protegido por lei: Pena – detenção, de 1 (um) mês a 1 (um) ano, ou multa.”

<sup>165</sup> JESUS, Damásio E. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 225.

<sup>166</sup> COSTA JÚNIOR, Paulo José da. & QUEIJO, M<sup>a</sup> Elizabeth. *Comentários aos Crimes do CTB*. São Paulo: Editora Saraiva, 1999, p. 90.

b) estar pendente procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o que entende-se como as investigações realizadas preliminarmente, *in loco*, na sequência da ocorrência do fato, como as perícias.

O próprio parágrafo único do art. 312 acrescenta que o crime ocorrerá ainda que não iniciados os procedimentos preparatórios, inquéritos ou processos penais, portanto, ocorrendo o acidente com vítima, e havendo inovação, configura-se o delito, independentemente do início das investigações.

A inovação deve ser idônea objetiva e subjetivamente. Sob o aspecto material, deve alterar a feição probatória, não há delito na inovação grosseira, mal realizada, perceptível à vista. Sob o aspecto subjetivo, deve ser capaz de conduzir a erro o juiz, perito ou policial.

Consuma-se o crime com a realização da inovação artificiosa, o crime é formal, independe para a consumação, de que o agente tenha alcançado o fim visado. Admite-se, porém, a tentativa, por tratar-se de crime plurissubsistente. Além do dolo genérico, consistente na vontade livre e consciente de realizar a inovação artificiosa, imprescindível o dolo específico, representado pela finalidade de induzir em erro o agente policial, juiz ou perito. É perfeitamente admissível, *in casu*, o concurso de crimes, que, em regra, será material. Também possível o concurso de pessoas, em qualquer de suas modalidades (co-autoria, cumplicidade, participação moral).

O sujeito que, para inovar artificiosamente, na pendência de procedimento criminal por acidente de trânsito, adultera identificador de veículo automotor, responde por dois crimes em concurso formal o art. 312 do CTB e o art. 347 do Código Penal (Fraude processual).

Observa-se, que o crime admite a participação do advogado que venha a induzir o cliente a executar a inovação artificiosa ou mesmo a reforçar nele propósito já existente. A simples convivência do advogado, apesar de representar comportamento antiético reprovável, sujeito à sanção disciplinar, não configura o crime.<sup>167</sup>

A pena é de seis meses a um ano de detenção ou multa. Cuida-se de infração de menor potencial ofensivo, sujeita à competência do juizado especial criminal, já que a pena máxima cominada não ultrapassa um ano de prisão.

Possíveis a transação penal e a suspensão condicional do processo. Ainda que sobrevenha condenação o juiz poderá aplicar apenas a pena pecuniária, se entendê-la suficiente para a repressão e prevenção do delito.

Finalizando, o Código de Trânsito Brasileiro foi apresentado como um meio de se coibir a impunidade dos delitos de trânsito, geralmente praticadas pelos estratos sociais médio e alto da sociedade brasileira, que na utilização de suas “máquinas maravilhosas” em vias inadequadas, acabavam por lesionar um enorme contingente de indivíduos, transformando o trânsito numa verdadeira guerra com um saldo de inúmeros mortos e mutilados.

Como se vê as normas do CTB dirigem-se apenas contra aquela parcela da sociedade que possui um certo poder econômico, sua clientela potencial, tendo em vista que os tipos penais encontram-se relacionados com a posse ou propriedade de um bem material, veículo automotor, que não é passível de acesso aos estratos sociais baixos.

No próximo capítulo analisar-se-á utilizando-se de uma pesquisa de campo realizada na cidade de Montes Claros, MG, qual a clientela real que o CTB criminaliza.

---

<sup>167</sup> COSTA JÚNIOR, Paulo José da. & QUEIJO, M<sup>a</sup> Elizabeth. *Comentários aos Crimes do CTB*. São Paulo: Editora Saraiva, 1999, p. 89

## CAPÍTULO III

### A CRIMINALIZAÇÃO NO TRÂNSITO NA COMARCA DE MONTES CLAROS: OS CRIMINALIZADOS.

No primeiro capítulo demonstrou-se o surgimento, desenvolvimento e configuração da criminologia desenvolvida com base no paradigma da reação social, bem como apresentou-se o moderno sistema penal, sua operacionalidade e funções, destacando-se o processo de criminalização (em especial a seletividade e os estereótipos).

No segundo capítulo procedeu-se a uma análise técnico-jurídica dos crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro, tendo como objetivo maior a demonstração da criminalização no trânsito, de forma específica os tipos penais, que incidem em processos judiciais, não sendo enfocado o estudo das infrações, tendo em vista que estas últimas têm caráter administrativo.

Neste capítulo, pretende-se, analisar os delitos de trânsito com base em pesquisa documental de conteúdo, realizada em matérias veiculadas pela Folha de São Paulo, no período compreendido entre 26/04/97 à 02/08/99.

Em segundo lugar, proceder-se-á análise da ação do Sistema Penal nos crimes de trânsito, enfocando a sua seletividade e os estereótipos que o orientam.

Finalmente, apresentar-se-á o resultado de pesquisa empírica de conteúdo das sentenças judiciais condenatórias, prolatadas em processos de crimes de trânsito na Comarca de Montes Claros – MG, no período compreendido entre 23/01/98 à 24/01/2000.

3.1. Os delitos de trânsito em matérias veiculadas pela Folha de São Paulo, no período compreendido entre 26/04/97 à 02/08/99.

É de se ressaltar que o referido periódico além de ser um jornal de circulação nacional, possui grande penetração no município e Comarca de Montes Claros – MG.

Antes da entrada em vigor do novo Código de Trânsito, a Folha de São Paulo publicou diversas manchetes sobre o projeto de lei que encontrava-se em apreciação; sobre o trânsito em geral e sobre as novidades do novo Código, tais como: “PROJETO PREVÊ AUMENTO DE PUNIÇÃO<sup>168</sup>”, “COMISSÃO DA CÂMARA APROVA CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO<sup>169</sup>”, “PENA PARA OMISSÃO É MAIS RIGOROSA<sup>170</sup>”, “EMENDAS A NOVO CÓDIGO NÃO MUDAM PENAS<sup>171</sup>”, “DIRIGIR EMBRIAGADO É CRIME<sup>172</sup>”, “FHC ELOGIA RIGOR CONTRA ÁLCOOL<sup>173</sup>”, “CÓDIGO ELEVA PENAS E CRIA CRIMES<sup>174</sup>”, entre outras.

Merecem transcrição na íntegra, no entanto, as seguintes matérias veiculadas na Folha, neste período:

**“ACIDENTES DE TRÂNSITO DÃO PREJUÍZO DE R\$ 4,5 BI  
AO PAÍS<sup>175</sup>”**

*Alta velocidade, manobras perigosas, álcool e impunidade. A soma disso tudo dá em estatísticas de mortos e feridos dignas de uma guerra cotidiana. Os acidentes de trânsito estão custando ao país R\$ 4.5 bilhões, o suficiente para construir 400 mil casas populares. Esses números, José Roberto Souza Dias tem de cor. Secretário executivo do Gerat (Grupo Executivo de Redução de Acidentes de Trânsito), vinculado à Casa Civil da Presidência da República, ele insiste que a “doença” do trânsito pode ser prevenida e curada.*

<sup>168</sup> Folha de São Paulo, matéria de 26/04/97, editora Cotidiano, Especial para Folha, p. 3-2

<sup>169</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/05/97, editoria Cotidiano, p. 3-12

<sup>170</sup> Folha de São Paulo, matéria 02/08/97, editoria Cotidiano, p. 3-2

<sup>171</sup> Folha de São Paulo, matéria 30/08/97, editoria Cotidiano, p. 3-4

<sup>172</sup> Folha de São Paulo, matéria 17/01/98, editoria Cotidiano, p. 3-2

<sup>173</sup> Folha de São Paulo, matéria 24/09/97, editoria Cotidiano, p. 3-4

<sup>174</sup> Folha de São Paulo, matéria 18/01/98, editoria Caderno Especial, Especial-8

<sup>175</sup> Folha de São Paulo, matéria 15/09/97, editoria Brasil, p. 1-4

*Às vésperas da sanção do novo Código Nacional de Trânsito, com mais de 300 artigos, Dias aposta no resultado do que considera a maior campanha de “educação pelo bolso” já vista no país.*

*Em entrevista à Folha, ele diz que é preciso mexer nas “estruturas do trânsito” para que o novo código não seja sinônimo de mais corrupção. “Eu diria que a impunidade é uma das principais causas de acidentes. Funciona como uma jurisprudência às avessas: ninguém é punido, então ninguém tem medo de ser punido. Eu sei que cadeia não resolve, mas a perspectiva de cadeia é fundamental”, afirma (...)*

### **“TRÂNSITO MATOU MAIS DE 600 MIL EM 37 ANOS”<sup>176</sup>**

*Número de mortos é maior que a população do Acre e Roraima juntas; códigos com penas severas entra em vigor Sexta-feira. Trânsito matou mais de 600 mil em trinta e sete anos .*

**LUÍS COSTA PINTO**

*Da Reportagem local*

*Desde 1960, mais de 600 mil pessoas morreram vitimadas por acidentes de trânsito no Brasil. É um número assombroso. Entre 1960 e 1996, segundo dados do Denatran – Departamento Nacional de Trânsito – 586.150 morreram nas ruas e estradas brasileiras. Estima-se que em 1997 pelo menos 28 mil brasileiros tenham sido vítimas fatais de acidentes automobilísticos, o que eleva para mais de 614 mil o número de mortos no trânsito brasileiro em 37 anos.*

*A mortandade nas rodovias , estradas, ruas, avenidas e esquinas do país é uma verdadeira chacina. É como se cidades como Maceió, capital de Alagoas com 703.000 habitantes, ou João Pessoa, capital da Paraíba com 551.640 habitantes, tivessem gradualmente desaparecido do mapa brasileiro nas últimas quatro décadas.*

*O genocídio do trânsito brasileiro matou em menos de quatro anos a soma das populações atuais de dois estados, como o Acre (326.188 habitantes) e Roraima (262.201 habitantes)(...) É para tentar frear a carnificina que ocorre no asfalto e no concreto das ruas e estradas do país que entra em vigor, no próxima sexta-feira, o novo código nacional de trânsito. Duro nas multas, algumas com valor de até R\$ 800 reais para quem dirigir embriagado ou reincidir infrações como excesso de velocidade, o código deverá mudar o perfil dos motoristas brasileiros.”*

<sup>176</sup> Folha de São Paulo, matéria 18/01/98,editoria COTIDIANO, p. 3-1

**“SE APLICADA, LEI COMBATE A BARBÁRIE”<sup>177</sup>**

Da reportagem local

*O Código de trânsito Brasileiro, que entra em vigor amanhã, é um apanhado de boas idéias e punições severas que pode combater a barbárie das ruas, desde que realmente aplicado.*

*Pontos por infração, suspensão da carteira, multa para pedestre e a maioria das irregularidades previstas no código não são novidades .*

*Tudo já estava escrito no velho código, de 1966, e em leis e resoluções posteriores. Só que nunca saíram do papel...”*

Conforme infere-se da análise dos mencionados textos jornalísticos, a imprensa escrita nacional, em especial a Folha de São Paulo, antes da vigência do Código de Trânsito Brasileiro, patrocinou verdadeira campanha de “Lei e Ordem”, objetivando criar na opinião pública nacional a adesão à “hipercriminalização do trânsito” e aos altos valores das multas trazidas pelo novo Código e gerar na população a “ilusão de segurança jurídica”.

Castro apresenta um resumo conclusivo em relação à publicidade do delito como forma de controle social:

1. *Los medios construyen la realidad social, al fragmentar, descontextualizar, y vaciar de su significación (y por lo tanto de su explicación y comprensión) a la realidad tal-cual-es.*
2. *Contribuyen a la construcción de la delincuencia, al concretar sobre un solo tipo de delincuencia la información de “sucesos”.*
3. *Contribuyen a la construcción social de delincuente, al conformar el estereotipo diferencial de delincuente, através de la ubicación de la noticia, los caracteres, el uso de fotografías, y un vocabulario particular para referirse a él.*
4. *Atraen la atención del gran público, que es el más desinformado y con menor capacidad crítica, hacia un tipo de delincuencia del cual dependería exclusivamente el sentimiento de inseguridad.*
5. *El sentimiento de inseguridad relacionado a un solo tipo de delincuente, se amplifica hacia toda una clase social, a la cual se le temerá globalmente, creando un rechazo generalizado ante ella y canalizando la agresividad colectiva hacia la misma, en vez de hacia los detentadores del poder. Ello, a su vez, quiebra la solidaridad intraclase*

<sup>177</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98, editoria Caderno Especial, p. 1-2

6. *El sentimiento de inseguridad selectivo atrae la atención del gran público, desviándola de otros tipos de conductas antisociales y de problemas sociales de mayor envergadura. (...)*

7. *El sentimiento de inseguridad creado por los medios sirven para que el Estado pueda implementar medidas autoritarias (“Operativos”, leves represivas, militarización del orden público) y centenares de muertos en presuntos enfrentamientos con la policía. (...)*

8. *Y, por último, los medios forman parte del proceso de socialización del individuo, lo que quiere decir que buena parte de los mensajes transmitidos, de cualquier índole que sea, va a integrar la manera de ser de la población que ha crecido sometida a su influencia. Independientemente de lo que pueda probarse sobre una presunta relación de causalidad entre lo que los medios publicitan y la acción posterior de los ciudadanos, es un hecho que todo lo que se enseña, como sucede en la escuela, tiene un amplio margen de posibilidades de que se aprenda.*<sup>178</sup>

Como se não bastasse, ainda em nível nacional, a mídia exerce outra importante função (com colaboração transnacional) que é a fabricação de estereótipos do criminoso, o que possibilita que o Sistema Penal atue seletivamente de acordo com os estereótipos fabricados e permite a catalogação dos criminosos que combinem com a imagem correspondente à descrição fabricada, deixando de fora outros tipos de delinquentes.

Salienta Zaffaroni que:

---

<sup>178</sup> CASTRO, Lola Aniyar de. *Criminología de La Liberación*. 1ª. ed. Editorial de La Universidad del Zulia. Venezuela: 1987, p. 191: “1. Os meios constróem a realidade social, ao fragmentar, descontextualizar, e esvaziar a sua significação (e portanto a sua explicação e compreensão) da realidade tal como ela é.

2 . Contribuem para a construção da delinquência, ao restringir a um só tipo de delinquência a informação dos acontecimentos.

3 . Contribuem para a construção social do delinquente, ao construir o estereótipo diferencial de delinquente, através da veiculação da notícia, dos caracteres tipográficos, do uso de fotografias, e um vocabulário particular para referir-se a ele.

4 . Atraem a atenção do grande público, que são em sua maioria mais desinformados e tem menor capacidade crítica, para um tipo de delinquência do qual dependeria exclusivamente o sentimento de insegurança.

5 . O sentimento de insegurança relacionado a um só tipo de delinquente, se amplia para toda uma classe social, a qual se temerá de forma globalizada, criando uma resistência generalizada a ela e canalizando a agressividade coletiva para a mesma, em vez de canalizá-la para os detentores do poder. Ela, a insegurança, por sua vez, quebra a solidariedade entre as classes sociais.

6. O sentimento de insegurança seletivo atrai a atenção do grande público, desviando-o de outras condutas anti-sociais, e de problemas sociais de maior envergadura. (...)

7. O sentimento de insegurança criado pelos meios de comunicação servem para que o Estado possa implementar medidas autoritárias (“operações”, leves repressões, militarização da ordem pública) e centenas de mortos em embates com a polícia.

(...)

8 . E, por último, os meios de comunicação são parte do processo de socialização do indivíduo, o que quer dizer que boa parte das mensagens transmitidas, de qualquer índole que seja, vai integrar a maneira de ser da população que tenha crescido sob sua influência. Independente do que se possa provar sobre uma presumida relação de

*Nossos sistemas penais reproduzem sua clientela por um processo de seleção e condicionamento criminalizante que se orienta por estereótipos proporcionados pelos meios de comunicação de massa.*

*O mero enunciado das principais funções dos meios de comunicação de massa, como aparato de propaganda do sistema penal e sua dedicação quase exclusiva a tal propaganda, revela o alto grau de empenho da civilização industrial e dos albores da civilização tecno-científica para preservar a ilusão e fabricar a realidade do sistema penal e a função chave que este sistema cumpre na manutenção do poder planetário desta civilização industrial.*

*A capacidade reprodutora de violência dos meios de comunicação de massa é enorme: na necessidade de uma criminalidade mais cruel para melhor excitar a indignação moral, basta que a televisão dê exagerada publicidade a vários casos de violência ou crueldade gratuita para que, imediatamente, as demandas de papéis vinculados ao estereótipo assumam conteúdos de maior crueldade e, por conseguinte, os que assumem o papel correspondente ao estereótipo ajustem sua conduta a estes papéis.*

*A carga estigmática produzida por qualquer contato do Sistema Penal, principalmente com pessoas carentes, faz com que alguns círculos alheios ao sistema penal aos quais se proíbe a coalização com estigmatizados, sob pena de considerá-los contaminados, comportem-se como continuação do sistema penal.*

*Cabe registrar que a carga estigmática não é provocada pela condenação formal, mas pelo simples contato com o sistema penal. Os meios de comunicação de massa contribuirão para isso em alta medida ao difundirem fotografias e adiantarem-se às sentenças com qualificações como “vagabundos”, “chacais”, etc.*

*Este fenômeno não é privativo do sistema penal, mas nele assume características particulares: uma pessoa começa a ser tratada “como se fosse”, embora não haja manifestado nenhum comportamento que implique uma infração. Ao generalizar-se o tratamento de acordo com o “como se fosse” e sustentar-se no tempo quase sem exceção, a pessoa passa a se comportar de acordo com o papel atribuído, ou seja, “como se fosse”, e com isso acaba “sendo”.<sup>179</sup>*

Para tanto, a imprensa reproduziu o discurso oficial, equiparando, tal como faz o Código de Trânsito Brasileiro, “a violência no trânsito com acidentalidade, decodificando-a, essencialmente, como violência individual (mais especificamente, como violência comportamental) e associando esta com a violência criminal (criminalidade), identificando

---

*causalidade entre o que os meios de comunicação publicam e a ação posterior dos cidadãos, é fato que tudo que se ensina como acontece na escola, tem uma ampla margem de possibilidade de se aprender.”*

<sup>179</sup> Opus cit., p. 131. Idem.

no comportamento dos condutores (livre-arbítrio) o fator decisivo e a responsabilidade pelos acidentes de trânsito (responsabilidade individual)”.<sup>180</sup>

Na data da entrada em vigor do Novo Código de Trânsito e no espaço de alguns meses depois, quase cotidianamente, foram publicadas diversas matérias, tais como: “APESAR DE TRAPALHADAS, CÓDIGO ESTRÉIA HOJE<sup>181</sup>”, “SAIBA O QUE MUDA HOJE NA SUA VIDA<sup>182</sup>”, “NEM TODA EMBRIAGUEZ É CRIME<sup>183</sup>”, “PAULISTANO VIRA “FISCAL DE TRÂNSITO”<sup>184</sup>”, “NÚMERO DE MULTAS CAI NO RIO NO 1º DIA<sup>185</sup>”, “MULTA EM SÃO PAULO REDUZ 14% COM NOVO CÓDIGO<sup>186</sup>”, “MULHER É MULTADA POR EXCESSO DE FILHOS<sup>187</sup>”, “DICAS 1<sup>188</sup>”, “DICAS 2<sup>189</sup>”, “MULHER ATROPELA DOIS EM CAMPINAS<sup>190</sup>”, “MULTAS E ACIDENTES DIMINUEM EM SÃO PAULO<sup>191</sup>”, “INFRAÇÕES EM BH CAEM EM TRÊS DIAS<sup>192</sup>”, “PONTOS POLÊMICOS DO CÓDIGO<sup>193</sup>”, “MORTES NO TRÂNSITO CAEM 17%<sup>194</sup>”, “AUTUAÇÕES TÊM QUEDA<sup>195</sup>”, “PARA ENGENHEIRO CÓDIGO CAUSOU REDUÇÃO<sup>196</sup>”, “CÓDIGO DE TRÂNSITO REDUZ TRANSPLANTE<sup>197</sup>”.

Merecendo destaque algumas destas matérias, que para melhor esclarecimento seão transcritas abaixo:

*“CÓDIGO REDUZ ACIDENTES 40%<sup>198</sup>*

<sup>180</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

<sup>181</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98, editoria Cotidiano, p. 3-1

<sup>182</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98, editoria Caderno Especial, p. Especial -1

<sup>183</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98, editoria Caderno Especial, p. Especial -5

<sup>184</sup> Folha de São Paulo, matéria 23/01/98, editoria Cotidiano, p. 3-3

<sup>185</sup> Folha de São Paulo, matéria 23/01/98, editoria Cotidiano, p. 3-1

<sup>186</sup> Folha de São Paulo, matéria 24/01/98, editoria Cotidiano, p.3-5

<sup>187</sup> Folha de São Paulo, matéria 24/01/98, editoria Cotidiano, p.3-4

<sup>188</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/01/98, editoria Cotidiano, página 3-1

<sup>189</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/01/98, editoria Cotidiano, página 3-4

<sup>190</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/01/98, editoria Cotidiano, p.3-1

<sup>191</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/01/98, editoria Cotidiano, p.3-1

<sup>192</sup> Folha de São Paulo, matéria 29/01/98, editoria Cotidiano, p.3-5

<sup>193</sup> Folha de São Paulo, matéria de 30/01/98, editoria Cotidiano, página 3-7

<sup>194</sup> Folha de São Paulo, matéria 13/02/98, editoria Cotidiano, p.3-4

<sup>195</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/02/98, editoria Cotidiano, p.3-5

<sup>196</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/02/98, editoria Cotidiano, p.3-5

<sup>197</sup> Folha de São Paulo, matéria 16/05/98, editoria Cotidiano, p.3-6

<sup>198</sup> Folha de São Paulo, matéria 30/01/98, editoria Cotidiano, p.3-5

*Estimativa de Denatran considera 1ª semana de vigência da nova lei. Código reduz acidentes 40% .*

*O Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) estima que o número de acidentes de trânsito tenha caído 40% na primeira semana de vigência do Código de Trânsito .*

*O dado foi obtido a partir de informações repassadas pelos Detrans estaduais...*

*Queda na arrecadação.*

*Essa redução de 40% nos acidentes de trânsito se deve à conscientização do motorista e do pedestre, afirma Souza Dias. “Tanto que a arrecadação em multas caiu 25%, o que prova que não está havendo repressão, mas sim um trabalho educativo”, completou.(...)”*

### **“ACIDENTES CAEM 42% COM O NOVO CÓDIGO”<sup>199</sup>**

*Afirmção é do ministro da Justiça, Renan Calheiros; dados que comprovem o número não foram apresentados.*

*Acidentes caem 42% com novo código.*

*Da Sucursal de Brasília*

*Passados seis meses da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o número de acidentes de trânsito foi reduzido em 42% e o número de mortes em 30%, disse ontem o Ministro da Justiça, Renan Calheiros.*

*Ele, no entanto, não apresentou dados que comprovem esta redução. Segundo Calheiros, os relatórios finais ainda estão sendo computados pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), com base nos levantamentos estaduais.*

*Os dados divulgados ontem pela Polícia Rodoviária Federal com base nos cinco primeiros meses deste ano apontam uma redução nos casos de acidentes, mortos e feridos, mas em proporção bem mais tímida.*

*Entre janeiro e maio deste ano, ocorreram 48.572 acidentes nas rodovias federais do país, registro 9,3% menor que o mesmo período do ano passado. O número de feridos foi reduzido em 8,7% (passou de 29.093 para 27.407).*

*O número dos mortos caiu em 8,5% , segundo a Polícia Rodoviária Federal. Os dados indicam que houve 2.793 mortes no trânsito nas rodovias federais entre janeiro e maio deste ano, 493 a menos que no mesmo período de 1997.*

*A melhor situação aparece no feriado do Carnaval, que aconteceu poucos dias após a implantação do Código de Trânsito Brasileiro e ainda sob o efeito das campanhas educativas de trânsito – abandonadas depois pelo governo federal.*

<sup>199</sup> Folha de São Paulo, matéria 23/07/98,editoria Cotidiano, p.3-8

*Nesse período, houve a redução de 33,17% no número de mortos nas estradas federais, se comparados os anos de 1997 e 1998. O número de acidentes caiu 2,527%.*

*Segundo o Ministro Renan Calheiros, o novo código é “o principal instrumento de cidadania em vigor no país”. “Ele verdadeiramente pegou”, disse o ministro.(...)*

*Em São Paulo a média mensal do número de mortes em acidentes de trânsito caiu 24% no Estado de São Paulo de janeiro a junho deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado. A média caiu de 170 para 129 mortes ao mês...”*

### **“NÚMEROS DE MORTES CAI 84%”<sup>200</sup>**

#### Da Reportagem Local

*O número de mortes caiu 84% nas rodovias federais , entre janeiro e maio deste ano, segundo estatísticas da divisão de engenharia do DNER...*

*Segundo os técnicos do órgão, essa tendência já verificada no Estado de São Paulo, é reflexo da maior obediência do motorista às regras de trânsito. O novo código entrou em vigor no dia 2 de janeiro deste ano.*

*Em janeiro, os acidentes nas rodovias federais mataram 528 pessoas e deixaram outras 5.400 com lesões leves e graves. Em maio, os números caíram para 81 e 557, respectivamente.*

*No ano passado, os acidentes nas rodovias federais mataram 7.530 pessoas. Neste ano, até maio, foram 1.707 mortes.*

*O número de feridos também está em queda. Foram 65,6 mil em 97. Neste ano, 15,3 mil pessoas se machucaram em acidentes nas estradas federais.*

*No Estado de São Paulo, o DNER registrou, até o mês de abril, 172 mortes. Os acidentes também feriram gravemente 452 pessoas. Outras 878 tiveram lesões leves.”*

### **“FISCALIZAÇÃO BUSCA INFRATOR CONTUMAZ”<sup>201</sup>**

*Há três motivos para o motorista comum ficar tranqüilo com as centenas de mudanças que vai encarar a partir de amanhã. A maioria não é infrator contumaz, a fiscalização é seletiva e as autoridades de trânsito se dizem conscientes de que não se mudam comportamentos de décadas em uma só tacada...(...)“O policial não tem como pegar todas as infrações a sua volta. É preciso priorizar”, afirma o tenente Marcel Soffner, do Comando de Policiamento de Trânsito da PM de São Paulo.*

<sup>200</sup> Folha de São Paulo, matéria 02/08/98,editoria Cotidiano, p.3-1

<sup>201</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98,editoria Caderno Especial, p.Especial-10

*Nem toda infração é fiscalizada. É comum nas estradas paulistas os motoristas rodarem no acostamento quando há congestionamento. Incomum é alguém ser multado por essa conduta, proibida há décadas...(...)*

*O código deve fazer o terror dos maus motoristas, um grupo relativamente pequeno. Segundo a CET de São Paulo, perto de um quarto dos 4,8 milhões de veículos da capital tiveram multas no último ano. Mas apenas 0,7% tiveram mais de cinco multas – excluídas as tomadas nas estradas e outros municípios – no ano passado.”*

### **“BH DETÉM 3 MOTORISTAS”<sup>202</sup>**

*Pelo menos três motoristas foram detidos ontem pela Polícia Militar de Minas Gerais e levados às delegacias de trânsito com base no novo Código Nacional de Trânsito.(...)*

*O motorista Ivan de Freitas Nunes, 35, que dirigia uma Kombi, atropelou e matou Ronaldo Augusto da Silva, 16, na zona Oeste da capital. Ele disse que este foi seu primeiro acidente em 17 anos de habilitação. Nunes foi levado para a delegacia e liberado depois de depor porque socorreu a vítima, nesse caso o código não prevê prisão em flagrante...()... O motorista de um Fusca Uiriarte Lins, 36, foi detido por dirigir sob aparente estado de embriaguez...()... Também foi detido e liberado em seguida o motorista Wellington Soares da Silva, 36, que fugiu após bater com o Tempra que dirigia em uma picape.”*

### **“EMPRESÁRIO É O PRIMEIRO A SER DETIDO”<sup>203</sup>**

*Da Sucursal de Brasília*

*O empresário Gilvan Amarante Campos, 57, foi o primeiro motorista a ser detido ontem no Distrito Federal com base no novo código.*

*Campos bateu na traseira de um carro no Setor Comercial Norte (centro de Brasília) e fugiu sem prestar socorro. A secretária Cláudia Feitosa, 31, teve ferimentos leves...()...*

*“Ele (Campos) vai virar o bode expiatório do novo código”, afirmou Aauri da Silva Gomes, delegado da 2ª Delegacia de Polícia.*

*O empresário, que foi liberado depois de interrogado, vai agora responder ao processo judicial.(...)”*

<sup>202</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98,editoria Cotidiano, p.3-1

<sup>203</sup> Folha de São Paulo, matéria 22/01/98,editoria Cotidiano, p.3-1

**“PRIMEIRO INFRATOR NÃO TEM HABILITAÇÃO”<sup>204</sup>**

Da reportagem Local

*À 1h40 de ontem, no cruzamento das alamedas Gleite e Barão de Campinas, centro de São Paulo, foi autuado primeiro infrator do código de trânsito na cidade. Além de não possuir a Carteira Nacional de Habilitação, o motoqueiro José Nilton Silva Sousa, 21, é acusado de ter ultrapassado um sinal vermelho e envolvido um veículo Verona num acidente...(...)”*

**“FRANCA PRENDE DOIS QUE DIRIGIAM EMBRIAGADOS”<sup>205</sup>**

Da Folha de Ribeirão

*A Cadeia Pública de Franca (401 Km de São Paulo) mantém presos pelo menos dois motoristas que foram flagrados dirigindo embriagados no último sábado.*

*Até ontem, esses eram os primeiros casos de embriaguez no volante punidos com o novo código de Trânsito Brasileiro em Franca, segundo informações da Polícia militar da cidade.*

*Presos*

*O primeiro motorista a ser preso foi o sapateiro desempregado José Orlando Marcelino, 33. Ele trafegava pelo Jardim Aeroporto, em Franca, por volta das 16h30 e, segundo testemunhas, teria quase atropelado algumas pessoas que passavam pelo local.*

*A penalidade para o crime foi agravada porque o sapateiro tinha passagens pela polícia por estelionato e furto.*

*O estudante André Carlos Garcia, 21, foi detido por ter cometido a mesma infração. Até o final da tarde de ontem, nenhum dos dois detidos havia pago a fiança de R\$ 864,99.”*

**“MOTORISTAS ALCOOLIZADOS DA BA E SÃO JOSÉ DOS CAMPOS SÃO PRESOS”<sup>206</sup>**

Da Folha Vale e da Agência Folha, em Salvador

*São José dos Campos (97 Km de São Paulo) registrou ontem a primeira prisão de um suspeito de estar dirigindo alcoolizado, sem*

<sup>204</sup> Folha de São Paulo, matéria 23/01/98,editoria Cotidiano, p.3-5

<sup>205</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/01/98,editoria Cotidiano, p.3-1

<sup>206</sup> Folha de São Paulo, matéria 27/01/98,editoria Cotidiano, p.3-1.

*habilitação e sem cinto de segurança, após a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro.*

*O estudante Marco Aurélio Guimarães Fernandes Borges, 24, foi preso em flagrante ontem por volta das 9h30 na avenida São João, após perseguição policial...(...)*

*Na Bahia. agentes da Polícia Federal de Feira de Santana (BA) prenderam anteontem à noite Cristiano Soares de Oliveira, 32, que dirigia um caminhão sem habilitação. Oliveira foi preso cerca de 40 minutos depois que seu caminhão se envolveu num acidente de trânsito com um Fusca. O acidente provocou ferimentos leves em duas pessoas. Segundo os agentes, o teste feito no bafômetro confirmou que Oliveira estava alcoolizado...”*

Neste período, a imprensa trabalhando o mecanismo da “invenção da realidade”, continua a reproduzir e redimensionar o discurso oficial do Sistema Penal, gerando a falsa noção de que a fórmula trazida pelo CTB funciona, tanto que chega a afirmar que a simples entrada em vigor de uma Lei, teria em poucos dias de sua vigência, teria como efeito imediato a redução dos acidentes de trânsito.

Além disso, a mídia nacional começa a fabricar, através de suas notícias, os estereótipos que serão utilizados pelo Sistema Penal, reproduzindo a lógica estrutural do funcionamento seletivo deste, ao atribuir os crimes de trânsito a “infratores contumazes”, “embriagados”, “motociclistas”, “estudantes”, “mulheres”, etc.<sup>207</sup>

Assim, conforme Andrade, o que se verifica é que, em razão de atividade seletiva do Sistema Penal que reproduz sua lógica estrutural, radicaliza-se “a visibilidade” da impunidade no trânsito e, inversamente, na defasagem entre o prometido e o possível de realização, pois o CTB é um projeto simbólico, que é potencializado e redimensionado pela mídia, gerando uma falsa sensação de impunidade e insegurança, que realimenta a indignação social e a rejeição, fomentando a radicalização repressiva como meio de solução do problema do trânsito.<sup>208</sup>

Mas certamente que estas manchetes representam apenas uma fase preliminar de euforia da mídia que após algum tempo transmuda-se em críticas sobre a eficiência do CTB como instrumento de combate à criminalidade de trânsito.

<sup>207</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

<sup>208</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

### 3.2. Estereótipos e seletividade do Sistema Penal de trânsito.

Segundo Andrade, a Criminalidade, sob o enfoque da Criminologia Positivista, é o atributo de uma minoria de indivíduos socialmente perigosos que, seja devido a anomalias físicas (biopsicológicas) ou fatores ambientais e sociais, possuem uma maior tendência a delinquir.<sup>209</sup>

Assim sendo, a criminalidade um sintoma revelador da personalidade anti-social do autor, para a qual deve se dirigir uma adequada defesa social, ela constitui uma propriedade da pessoa que a distingue por completo dos indivíduos tidos “normais”.

As pesquisas sobre a criminalidade de colarinho branco e a cifra negra, no entanto, desmistificam este discurso e conduzem à conclusão, desde o ponto de vista das definições legais de crime, que a conduta criminal é majoritária, isto é, trata-se do comportamento da maioria dos membros da sociedade. Uma segunda consequência dessas pesquisas é a conclusão de que a criminalização é, com regularidade, desigual ou seletivamente distribuída pelo Sistema Penal, motivo pelo qual o correto a afirmar é que os pobres não têm uma maior tendência a delinquir, mas sim a serem criminalizados.

A seletividade do Sistema Penal deriva, segundo Andrade, nesta perspectiva, de duas variáveis estruturais:

- a) a própria incapacidade operacional do sistema, caracterizada pela impossibilidade do Sistema Penal concretizar o poder criminalizante programado, sob pena de uma catástrofe social (seletividade quantitativa). Esta variável leva à conclusão fundamental de que a imunidade e não a criminalização é a regra no funcionamento do Sistema Penal.
- b) A especificidade da infração e as conotações sociais dos autores (e vítimas), isto é, das pessoas envolvidas (seletividade qualitativa), que é recriadora de cifras negras ao longo do processo de criminalização.<sup>210</sup>

A imunidade e a criminalização são condicionadas por fatores e variáveis latentes relativas à “pessoa” do autor (e da vítima) que transcendem o catálogo de elementos legais e oficiais que formalmente vinculam à tomada de decisões das agências de controle.<sup>211</sup>

<sup>209</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A Ilusão de Segurança Jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado. 1997, p. 263.

<sup>210</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A Ilusão de Segurança Jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado. 1997, p. 266.

<sup>211</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A Ilusão de Segurança Jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado. 1997, p. 268.

A constância desta seletividade é atribuída a um código social (*second code, basic rules*<sup>212</sup>) latente integrado por mecanismos de seleção<sup>213</sup>, dentre os quais têm-se destacado a importância central dos “estereótipos”<sup>214</sup> de autores (e vítimas), isto é, do senso comum sobre a criminalidade.

No terreno da Criminologia, foi Chapman quem desenvolveu a teoria do estereótipo do delinqüente, sendo que Goffman definiu o “desviado” como alguém que não é *jovem, casado, branco, habitante de lugares urbanos, proveniente dos Estados do Norte, heterossexual, protestante, padre, com instrução universitária, bom emprego, bela tez, peso e estatura justas e dado a diversos esportes...*

Informa ainda Castro que:

*Los estereotipos son elementos simbólicos, fácilmente manipulables en las sociedades complejas. El estereótipo del delinciente (como alguien perteneciente a las clases subalternas, de condiciones afectivas y familiares precarias, agresivo, incapaz de incorporarse con éxito al aparato productivo) tiene dos funciones esenciales:*

- 1) *Sirve para que la supuesta mayoría no-criminal se redefina a sí mismo en base a las normas que el delinciente ha violado, y refuerce el sistema de valores dominante. Reproduce el sistema y contribuye a delimitar la zona del bien de la zona del mal, liberando la conducta dañina de los poderosos, quienes estarían amparados por su no pertenencia al estereotipo. Habría, pues, clases criminales y clases no criminales.*
- 2) *Funciona como chivo expiatorio, ya que hacia él deriva toda la agresividad latente en las tensiones de clase que, en caso contrario, se dirigiría contra los detenedores do poder.*

(...)

*Una consecuencia del estereotipo del delinciente es también la siguiente: como “los que están próximos el uno al otro en el espacio y en el tiempo, o que se parece entre sí, tienden a ser percibidos como una estructura común”, el estereotipo del delinciente como perteneciente a una sola clase social, produce una ampliación del sentimiento de inseguridad, porque se teme, más bien a toda una clase social. El delinciente es un enemigo de*

<sup>212</sup> São conceitos que designam a totalidade do complexo de regras e mecanismos reguladores latentes e não oficiais que determinam efetivamente a aplicação da lei penal pelos agentes do controle penal. Idem.

<sup>213</sup> Esse conceito designa os operadores genéricos que imprimem sentido ao exercício da discricionariedade real das instâncias formais de controle e permitem explicar as regularidades da presença desproporcionada de membros dos estratos mais desfavorecidos nas estatísticas oficiais da delinquência. Idem.

<sup>214</sup> São construções mentais, parcialmente inconscientes que, nas representações coletivas ou individuais, ligam determinados fenômenos entre si. Idem, p. 269.

*clase: ese principio de psicología explica también el que, si percibimos la crisis al mismo tiempo que la delincuencia en aumento, asociaremos ambos acontecimientos en relación de causa-efecto, aunque no sea cierto. Así, si creemos (como se demostró en la encuesta que realizamos para apoyar este trabajo) que las crisis económicas producen deincuencia, temeremos a todos los que sufren las crisis, y el temor será mayor. El principio perceptivo de asociación también explicará una relación entre la apariencia y el efecto: (“tiene el aspecto de haber cometido un crimen”, o “ese parece ladrón”)...*<sup>215</sup>

Já Zaffaroni entende que o sistema penal possui uma atuação seletiva em coalização com estereótipos fabricados pela mídia, são estes estereótipos que lhe permitem a rotulação dos criminosos que identificam com a imagem fabricada, imunizando outros delinquentes, atis como os de colarinho branco, dourada, de trânsito, etc.).<sup>216</sup>

Já em relação ao delitos de trânsito, é de se ressaltar a observação de Andrade que a Criminologia contemporânea demonstra ser a seleção do sistema penal não um acidente de percurso, mas exatamente a lógica estrutural de seu funcionamento, ou seja, não é uma exceção, mas pelo contrário sua regra de funcionamento.<sup>217</sup>

---

<sup>215</sup> CASTRO, Lola Aniyar de. *Criminología de La Liberación*. 1ª. ed. Editorial. de La Universidad del Zulia. Venezuela: 1987, p. 173/4: “Os estereótipos são elementos simbólicos, facilmente manipuláveis nas sociedades complexas. Os estereótipos do delincente (como alguém pertencente a classes subternas, de condições afetivas e familiares precárias, agressivo, incapaz de incorporar-se com êxito no setor produtivo), tem duas funções essenciais:

1) *Serve para que a suposta maioria não criminosa se redefina a si mesmo com base nas normas que o delincente tem violado, e reforça o sistema de valores dominante. Reproduz o sistema e contribui para delimitar a zona do bem da zona do mal, libertando a conduta danosa dos poderosos, que estariam amparados para não pertencerem ao estereótipo. Haveria, pois, classes criminosas e classes não-criminosas.*

2) *Funciona como bode expiatório, para o qual desvia toda a agressividade latente nas lutas de classes que, em caso contrário, se dirigia contra os detentores do poder.*

(...) *Uma consequência do estereótipo do delincente é também a seguinte: como “os que estão próximos um do outro no espaço e no tempo, os que têm a mesma aparência, tendem a ser percebidos como uma estrutura comum”, o estereótipo do delincente como pertencente somente uma classe social, produz uma ampliação do sentimento de insegurança, porque se teme, também, a toda uma classe social. O delincente é um inimigo de classe: este princípio de psicologia explica também o porquê, se percebermos a crise ao mesmo tempo que percebermos o aumento da delinquência, associaremos ambos acontecimentos em uma relação de causa-efeito, ainda que isso não seja certo.*

Assim, se acreditamos (como se demonstrou na pesquisa que criamos para apoiar este trabalho) que as crises econômicas produzem a delinquência, temeremos a todos aqueles que sofrem as crises, e este temor será maior. O princípio perceptivo de associação também explicará uma relação entre a aparência e o efeito: (“tem o aspecto de haver cometido um crime”, ou “esse parece ladrão”)...

<sup>216</sup> ZAFFARONI, Eugenio Raul. *Em busca da pena perdida: a perda da legitimidade do sistema penal*. Trad. Vania Romano Pedrosa, Amir Lopez da Conceição. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: Revan, 1996, p. 128/35.

<sup>217</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

Entretanto, os chamados "criminosos de trânsito" não correspondem ao estereótipo dominante de criminoso (associado ao pobre, preto, feio, sujo, desempregado, alcoólatra, etc.), mas se constituindo em numa outra clientela que está, pelo status social, subtraída ao cárcere comum, justamente por pertencer aos estratos médios e altos da sociedade, historicamente excluídos do estereótipo de criminoso, o que demonstra e comprova que a criminalidade, é conduta de todos nós e não apenas dos outros (outsiders, marginais, bandidos).<sup>218</sup>

Mesmo assim, a seletividade dos criminosos de trânsito vai geralmente implicar numa mesma igualmente seletiva que reproduz a desigualdade social dentro dos estratos médio e alto, focalizando sua repressão “no condutor do fusca 69, da Kombi 70, da Brasília, da lambreta, etc., (que, de fato, tem menores condições de satisfazer as exigências veiculares do CTB) e imunizando os condutores de elite, cujo poder econômico, político ou social tanto permite uma ultraequipagem e manutenção veicular, quanto melhor apropriar os potenciais corruptores do Código.”<sup>219</sup>

Sobre a mesma questão também encontramos observações de Rosa del Olmo:

*Predomina la tendencia a seguir considerando los índices de muertos y heridos como producto de “accidentes”, y el estudio de estos como de tipo fundamentalmente epidemiológico y a veces psicológico, cuando se destaca la responsabilidad de los conductores como fundamental en los mismos. Se insiste en que son hechos involuntarios, imprevistos, inesperados, producto del azar mientras que las muertes por hechos de sangre (como por ejemplo los homicidios preterintencionales) se consideran apresuradamente como delitos y son objetos de severas sanciones con largos años de prisión.*  
(...)

---

<sup>218</sup>ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

<sup>219</sup>ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

*Para la ley y por tanto para los Jueces, matar a alguien con un vehículo no reviste la gravedad como matar a alguien con un golpe o un arma, ni es sancionado tan severamente como hurtar o robar. La posible “intención” es fundamental en esta decisión aun cuando aquella es muy discutible sobre todo con el desarrollo de los conocimientos sobre la psiquis humana. En los países desarrollados la situación es bastante similar aun cuando no tan acentuada como el nuestro, por existir una legislación más evolucionada y tribunales que funcionan mejor.*

(...)

*Existe la creencia bastante generalizada de que estos hechos no son delitos y que las personas que os cometen no tienen características que los predisponen a delinquir; como tampoco son considerados como delincuentes por la opinión pública. El delincuente motorizado es objeto de un grado de tolerancia tal, que no puede compararse ni siquiera con el que se le otorga a los delincuentes que cometen delitos de poca importancia.<sup>220</sup>*

Como se vê, no caso específico dos crimes de trânsito, a seleção judicial conta ainda com algumas variáveis específicas, como, por exemplo, a identificação do juiz com o infrator de trânsito, que não o vê como um “delinqüente” normal, mas sim como um “pseudo-delinquente”, cuja ação não tem a mesma gravidade do que furtar ou roubar.

Há a crença generalizada de que estes fatos não são delitos e que as pessoas que os cometem (certamente por se tratarem de pessoas de poder aquisitivo suficientemente alto para adquirir um veículo) não têm características que os levem a delinqüir, bem como não são considerados delinqüentes pela opinião pública, mas sim “pessoas sem sorte”, “vítimas do destino”. Fixadas essas premissas, passa-se à análise dos dados extraídos dos processos por crime da Comarca de Montes Claros, MG.

---

<sup>220</sup> OLMO, Rosa del. *Estudio Criminológico de Los Delitos de Transito en Venezuela*. Universidad Central de Venezuela: Caracas, 1978, p. 18/44: “Predomina a tendência de continuar considerando os índices de mortos e feridos como produto de “acidentes”, e o estudo destes como um tipo fundamentalmente epidemiológico, e às vezes, psicológico, quando se destaca a responsabilidade dos condutores, com fundamento nos mesmos. Insiste-se que são fatos involuntários, imprevistos, inesperados, produto do azar, enquanto que as mortes por fatos de sangues, crimes passionais ou de vingança, (como, por exemplo os homicídios preterdolosos), se consideram apressadamente como delitos e são objetos de severas penas com largos anos de prisão.

(...)

*Para a lei, e portanto, para os juízes, matar alguém com um veículo não se reveste da mesma gravidade como matar alguém com um golpe ou uma arma, nem é penalizado tão severamente como furtar ou roubar. A possível “intenção” é fundamental para esta decisão ainda quando aquela é muito discutível sobretudo com o desenvolvimento dos conhecimentos sobre a psiquê humana. Nos países desenvolvidos, a situação é bastante similar, ainda que não tão acentuada como em nosso país, por existir uma legislação mais evoluída e tribunais que funcionam melhor.*

(...)

*Existe uma crença bastante generalizada de que estes fatos não são delitos e que as pessoas que os cometem não tem características que os predispõem a delinquir; como tampouco são considerados como delinqüente pela opinião pública. O delinqüente motorizado é objeto de um grau de tolerância tal, que não pode comparar-se nem sequer com ao que se concede aos delinqüentes que cometem delitos de pouca importância.”*

### 3.4. O Sistema Penal em ação na Comarca de Montes Claros - MG.

Analisada a ação seletiva do Sistema Penal em relação aos crimes de trânsito, impõe-se, finalmente verificar quem está sendo efetivamente criminalizado com base no novo Código de Trânsito Brasileiro, o que se fará através de análise de pesquisa empírica realizada na Comarca de Montes Claros – MG.

Inicialmente, faz-se necessária uma contextualização da Comarca de Montes Claros mediante uma descrição histórica e sócio-econômica objetivando demonstrar a representatividade da amostra escolhida no contexto nacional.

Segundo Hermes de Paula, a região norte mineira foi colonizada a partir da segunda metade do século XVI por Bandeirantes, sendo que o território onde se situa a atual cidade de Montes Claros foi originariamente ocupado pelo bandeirante Antônio Gonçalves Figueira, que nela estabeleceu, em 12 de abril de 1707, sua fazenda denominada “Montes Claros”, em homenagem à sua terra natal: a cidade de Montes Claros, na região de Trás-dos-montes, em Portugal.<sup>221</sup>

Em redor da referida fazenda estabeleceu-se, com o decorrer do tempo, uma pequena povoação, que, em 1831, foi elevada à Vila, recebendo o nome de Vila das Formigas. No dia 13 de outubro de 1831 tomou posse a 1ª. câmara municipal, que teve como presidente o Cel. José Pinheiro Neves, sendo que, em 03/06/1857, a vila foi elevada à categoria de cidade e recebeu o nome de “Montes Claros”.<sup>222</sup>

O Município de Montes Claros está localizado no norte do estado de Minas Gerais, mais precisamente na bacia do alto médio São Francisco, região que integra a área do polígono da seca, por fazer parte do semi-árido nordestino e por enfrentar vários problemas

---

<sup>221</sup> PAULA, Hermes de. *Montes Claros: sua história, sua gente, seus costumes*. Rio de Janeiro: Edição do Autor., 1957, p. 25.

<sup>222</sup> PAULA, Hermes de. *Montes Claros: sua história, sua gente, seus costumes*. Rio de Janeiro: Edição do Autor., 1957, p. 25.

de estiagem, o que, inclusive, a levou a ser incluída, na década de 60, na área da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

Informa Wanderlino Arruda que integram o Município de Montes Claros, cuja área total é de 4.135 (quatro mil, cento e trinta e cinco) Km<sup>2</sup>, os distritos de Ermidinha, Miralta, Nova Esperança, São João da Vereda, São Pedro das Garças, Santa Rosa de Lima, Vila Nova de Minas, Aparecida do Mundo Novo e Panorâmica. A sede do Município, cuja altitude é de 638 metros, possui clima quente e seco, com temperatura média anual de 24,2 graus centígrados; além de solo com predominância de cerrado e campos com baixa fertilidade e solos de cultura com média e alta fertilidade.<sup>223</sup>

A cidade de Montes Claros é o 2º entroncamento rodoviário nacional, possuindo ligação direta com a RIO/BAHIA (BR-116), com o Norte, com o Sul, com o Centro-Oeste (BR-040) e o Nordeste do Brasil, sendo que fica a 420 KM de Belo Horizonte, capital do Estado, e à 720 KM de Brasília – DF.

De acordo com o censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre 1º de agosto a 30 de novembro de 2000, o Município de Montes Claros, que vem apresentando uma taxa anual de crescimento populacional de 3,05% e é considerada a quinta maior cidade do Estado de Minas Gerais, possui atualmente 306.258 (trezentos e seis mil, duzentos e cinquenta e oito) habitantes, sendo este total constituído de 148.065 (cento e quarenta e oito mil e sessenta e cinco) homens e 158.193 (cento e cinquenta e oito mil, cento e noventa e três) mulheres. A população urbana é de 288.534 (duzentos e oitenta e oito mil, quinhentos e trinta e quatro) pessoas, ao passo que a população rural chega a tão somente 17.724 (dezessete mil, setecentos e vinte e quatro) pessoas.<sup>224</sup>

A maioria da população da cidade é jovem, já que 53,58% se encontra na faixa etária entre 0 e 25 anos de idade, conforme atesta pesquisa realizada pelo Departamento de Economia da Universidade Estadual de Montes Claros.<sup>225</sup>

Quanto ao nível de escolaridade, o referido trabalho informa que 92% das população pesquisada, na faixa etária de 07 a 14 anos, estão cursando da 1ª à 8ª série,

---

<sup>223</sup> ARRUDA, Wanderlino et alli. <http://www.connect.com.br./cultura>.

<sup>224</sup> <http://www.ibge.gov.br>

<sup>225</sup> UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – 1997-1998*, Departamento de Economia – CCSA, p. 19.

havendo uma compatibilidade entre a idade e a série escolar. No entanto, esta compatibilidade diminui a medida que aumenta a faixa etária há uma diminuição da compatibilidade da idade com o curso escolar. Assim, verifica-se, na faixa etária de 14 a 17 anos, que 35,50% estão cursando e 4,60% concluíram o 2º grau.<sup>226</sup>

Já a percentagem de montesclarenses em curso superior é baixa, vez que na faixa etária de 17 a 25 anos apenas 5,80% estão cursando e apenas 2,20% tem o curso concluído, na faixa etária dos 24 a 40 anos 1,62% estão cursando e 6,27% tem o curso concluído, e, na faixa etária superior a 40 anos 0,95% estão cursando e 8,11% concluíram o 3º grau.

A participação de pessoas sem instrução na população montesclarenses é de 4,41%, de acordo com a amostra pesquisada, sendo que a maioria desse universo, isto é, 80,95% do total, possui mais de 40 anos de idade. excluindo-se da amostra crianças de 0 a 7 anos.

Quanto à renda familiar da população da cidade esclarece a mencionada pesquisa<sup>227</sup> que 61,00% do universo pesquisado percebe entre 01 a 06 salários mínimos, 20% possuem rendimentos situados entre 06 a 12 salários mínimos, 14,00% apresentam rendimento superior a 12 salários mínimos e apenas 4,25% das famílias pesquisadas tem renda inferior a um salário mínimo. Em relação à renda familiar montesclarenses enfatiza ainda o estudo<sup>228</sup> que 73,67% da amostra são provenientes do trabalho, 19,77% são oriundas de pensões e aposentadorias e 6,55% correspondem a remunerações originárias de outras fontes, como por exemplo, juros, aluguéis, lucros, etc. Cerca de um terço das remunerações das pessoas que recebem até 01 salário mínimo, isto é 30,58% do total dos vencimentos recebidos, são advindas de pensões e aposentadorias. Já em relação à renda individual da população pesquisada, comprovou a pesquisa<sup>229</sup> que 87,14% auferem rendimentos de até 06 salários mínimos e 12,86% renda superior a seis salários.

Quanto à ocupação setorial da população montesclarenses demonstra a pesquisa<sup>230</sup> que o setor de serviços participa com 48,95%, o setor de comércio com 15,20%, a construção civil com 6,55%, a indústria de transformação com 5,44%, a agricultura,

---

<sup>226</sup> UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – 1997-1998*, Departamento de Economia – CCSA, p. 19.

<sup>227</sup> UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – 1997-1998*, Departamento de Economia – CCSA, p. 24.

<sup>228</sup> UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – 1997-1998*, Departamento de Economia – CCSA, p. 25.

<sup>75</sup> UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – 1997-1998*, Departamento de Economia – CCSA, p. 26.

<sup>76</sup> UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – 1997-1998*, Departamento de Economia – CCSA, p. 27.

pecuária e extração vegetal com 1,85% e os demais setores com 1,48%, sendo que 20,52% do universo investigado tem seus rendimentos provenientes de pensões e aposentadorias.

A imprensa escrita é representada na cidade por três Jornais diários locais (Jornal de Notícias, Jornal do Norte e Gazeta Norte Mineira), sendo que a cidade conta ainda com sucursais dos dois principais Jornais do Estado (Estado de Minas e Hoje em Dia) e recebe diariamente os principais Jornais do País (Folha de São Paulo, O Globo, etc.).

Aos dados sócioeconômicos apresentados pela pesquisa do Departamento da Economia da Universidade Estadual de Montes Claros, acima já especificados, deve-se associar o Relatório do 10º Batalhão de Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, sediado na cidade de Montes Claros, cujos dados estatísticos denotam as ocorrências de trânsito no perímetro urbano no período de janeiro de 1998 a janeiro de 2000.<sup>231</sup>

Conforme o Relatório do 10º Batalhão Militar, foram registradas no ano de 1998, cerca de 4.915 ocorrências relativas ao trânsito urbano, sendo as que interessam ao presente trabalho encontram-se assim distribuídas:

## **RELATÓRIO I**

### **Tipo de ocorrências**

### **Nº de ocorrências**

a)- abalroamento:

a.1) - sem vítima.....	785
a.2) - com vítima não fatal.....	829
a.3) - com vítima fatal.....	9
total.....	1.623

b)- capotamento/tombamento:

b.1) - sem vítima.....	7
b.2) - com vítima não fatal.....	21
b.3) - com vítima fatal.....	1
total.....	29

c)- Queda de veículo:

c.1) - sem vítima.....	7
------------------------	---

<sup>231</sup> POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS. *Acidentes e Crimes de Trânsito*. Montes Claros/MG: 10º Batalhão de Polícia Militar. Período: jan./98 a dez./2000. 6p. (Relatório).

c.2) - com vítima não fatal.....	11
total.....	18
d)- Queda pessoa de veículo:	
d.1) – queda pessoa de veículo .....	11
d.2) – veículo c/ vit. fatal.....	2
d.3) – pes. v.c./vít. não fatal.....	30
total.....	43
e)- atropelamento de pessoa:	
e.1) – atrop. pes/vítima fatal.....	5
e.2) – atrop. pes/vít n/fatal.....	324
total.....	329
f)- choque mecânico:	
f.1) - sem vítima.....	625
f.2) - com vítima não fatal.....	127
f.3) - com vítima fatal.....	10
total.....	762
g)- colisão de veículos:	
g.1) - sem vítima.....	134
g.2) - com vítima não fatal.....	97
g.3) - com vítima fatal.....	4
total.....	235
h) – omissão de socorro.....	142
i) – cond. vei. aut. sob infl./alcohol.....	16
j) – falta habilit/permisão.....	1003
k) – entregar. Permit. conf.....	1
l) – transitar veloc. incom .....	1
m) – infração de trânsito.....	690
INDÍCE PERCENTUAL DE OCORRÊNCIAS NO PERÍODO.....	16,21%

Já em relação ao ano de 1999, foram registradas cerca de 4.476 ocorrências relativas ao trânsito urbano, sendo as que também interessam ao presente trabalho assim distribuídas:

## RELATÓRIO II

Tipos de ocorrências	Nº de ocorrências
a)- abalroamento:	
a.1) - sem vítima.....	788
a.2) - com vítima não fatal.....	880
a.3) - com vítima fatal.....	8
total.....	1676
b)- capotamento/tombamento:	
b.1) - sem vítima.....	6
b.2) - com vítima não fatal.....	25
b.3) - com vítima fatal.....	1
total.....	32
c)- Queda de veículo:	
c.1) - sem vítima.....	4
c.2) - com vítima não fatal.....	14
total.....	18
d)- Queda pessoa de veículo:	
d.1) – vei. c/ vit. Fatal.....	3
d.2) – pes. v.c./vít não fatal.....	34
total.....	37
e)- atropelamento de pessoa:	
e.1) – atrop. pes/vítima fatal.....	2
e.2) – atrop. pes/vít. n/fatal.....	346
total.....	348
f)- choque mecânico:	
f.1) - sem vítima.....	599
f.2) - com vítima não fatal.....	144
f.3) - com vítima fatal.....	1
total.....	744
g)- colisão de veículos:	
g.1) - sem vítima.....	181
g.2) - com vítima não fatal.....	97
g.3) - com vítima fatal.....	4
total.....	282

h) – omissão de socorro.....	1
i) – cond. veic. aut. sob infl/alcool.....	23
j) – falta habilit/permisão.....	788
k) – entregar. Permit. conf.....	2
l) – transitar veloc. incom .....	2
m) – infração de trânsito.....	503
INDÍCE PERCENTUAL DE OCORRÊNCIAS NO PERÍODO.....	14,76%

Finalmente no mês de janeiro de 2000 foram registradas cerca de 321 ocorrências relativas ao trânsito urbano, sendo as que interessam ao presente trabalho estão assim distribuídas:

### RELATÓRIO III

<b>Tipos de ocorrências</b>	<b>Nº de ocorrências</b>
a)- abalroamento:	
a.1) - sem vítima.....	65
a.2) - com vítima não fatal.....	47
a.3) - com vítima fatal.....	1
total.....	113
b)- capotamento/tombamento:	
b.1) - sem vítima.....	1
b.2) - com vítima não fatal.....	2
b.3) - com vítima fatal.....	0
total.....	3
c)- Queda de veículo:	
c.1) - sem vítima.....	0
c.2) - com vítima não fatal.....	0
total.....	0
d)- Queda pessoa de veículo:	
d.1) – vei c/ vit. fatal.....	0
d.2) – pes. v.c./vít. não fatal.....	3
total.....	3

e)- atropelamento de pessoa:	
e.1) – atrop. pes/vítima fatal.....	1
e.2) – atrop. pes/vít. n/fatal.....	27
total.....	28
f)- choque mecânico:	
f.1) - sem vítima.....	47
f.2) - com vítima não fatal.....	9
f.3) - com vítima fatal.....	0
total.....	56
g)- colisão de veículos:	
g.1) - sem vítima.....	15
g.2) - com vítima não fatal.....	6
g.3) - com vítima fatal.....	0
total.....	21
h) – omissão de socorro.....	0
i) – cond. veic. Aut. sob infl/alcool.....	0
j) – falta habilit/permisão.....	54
k) – entregar. permit. conf.....	0
l) – infração de trânsito.....	40

Apesar destes dados denotarem uma pequena redução nos registro de ocorrências de trânsito na Comarca de Montes Claros, de 4.915 em 1998 para 4.476 em 1999, é certo que durante tal período foram introduzidas algumas melhorias no sistema urbano de trânsito, com um maciço investimento em sinalização das vias, construção de trevos e implantação de semáforos que cercamente contribuíram para a respectiva redução.

Já a pesquisa empírica realizada para a comprovação da hipótese deste trabalho encontrou um universo de 1.532 (mil, quinhentos e trinta e dois) processos crime relacionados com o trânsito, tendo sido utilizada uma amostragem de 450 (quatrocentos e cinquenta) processos, com um nível de confiabilidade de 95%, erro estimado de 5% e selecionada através de tabela de números aleatórios.

Os criminalizados nestes 450 processos foram submetidos a um questionário (utilizado como técnica de coleta de dados, tais como endereço, sexo, grau de instrução, profissão, data do processo, artigo enquadrado, etc.), que foi aplicado na forma de

entrevista estruturada. As informações colhidas foram sistematizadas através dos gráficos e tabelas demonstrados à seguir.

Conforme se vê pelo Gráfico 1, no universo total dos processos analisados (1.570), cerca de 91,50% (cerca de 1.437) se referem ao crime previsto no artigo 309 do Código de Trânsito Brasileiro (Falta de habilitação para dirigir veículo), sendo este o delito mais utilizado no processo de criminalização.

Tal fato caracteriza-se perfeitamente com a hipótese do presente trabalho, visto que o baixo nível de renda da região dificulta ao cidadão dos estratos sociais médio e baixo, cuja renda encontra-se na faixa entre 01 e 06 salários mínimos, não possui condições para submeter aos exames de habilitação que tiveram seus custos elevados como CTB, diante da exigência da matrícula em Cursos de Formação de Condutores, além de taxas mais elevadas.

Os demais artigos do Código Brasileiro de Trânsito em que foram enquadrados os criminalizados de trânsito de Montes Claros foram o artigo 303 (Lesão Corporal Culposa), com cerca de 0,10%; artigo 305 (Fuga do local do acidente), com cerca de 0,30%; artigo 306 (Embriaguez ao volante), com cerca de 0,70%; artigo 310 (confiar veículo a pessoa inabilitada ou sem condições), com cerca de 1,00% e, finalmente, artigo 311 (Velocidade incompatível), com cerca de 0,30%.

Os crimes tipificados nos artigos 302 (Homicídio Culposo de Trânsito); 304 (Omissão de Socorro); 307 (violação de suspensão ou proibição de permissão ou habilitação para dirigir veículo); e 308 (Disputa ou competição automobilística não autorizada – racha ou pega<sup>232</sup>) não foram enquadrados em nenhum dos casos analisados.

Estes dados são confirmados pela Tabela 3 do Anexo que trata da amostra probabilística (450 processos), onde se verifica que o artigo 309 do Código de Trânsito Brasileiro (Falta de habilitação para dirigir veículo) foi enquadrado em cerca de 90,30% dos casos.

---

<sup>232</sup> Apesar de terem sido constatadas a criminalização do artigo 34 da Lei de Contravenções Penais (direção perigosa de veículo), com cerca de 0,30% do universo.

## **GRÁFICO 1**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

A mesma lógica de criminalização seletiva dos estratos sociais médio e baixo, também é demonstrada pela Gráfico 2, onde encontra-se que de um total de 1.511 processos, cerca de 72,90% dos veículos conduzidos pelos criminalizados de trânsito se tratavam de motocicletas, enquanto apenas 26,80% eram constituídos de automóveis de passeio e os 0,30% de caminhões.

Certamente que tais motociclistas atendem melhor ao perfil da criminalização seletivizante, cuja renda encontram-se entre 01 e 06 salários mínimos, pertencendo aos estratos médio e principalmente baixo da sociedade monstesclareense.

Há ainda de ressaltar que durante tal período, devido a crise no emprego formal, diversos trabalhadores de baixa ou média renda, foram obrigados a exercer na ilegalidade a atividade de moto-taxista. Sendo que tal atividade ainda não se encontrava legalizada, se constituindo mais uma infração ao CTB.

## **GRÁFICO 2**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

Também estes dados são confirmados pela Tabela 4 que tratam da amostra probalística (450 processos). Já a tabela 5 e seu respectivo gráfico assinala que 90,40% dos veículos eram de passeio e apenas 9,60% eram utilitários.

A seletividade sexista também foi encontrada na pesquisa empírica realizada, conforme demonstra a Grafico 03 e seu respectivo gráfico cerca de 95,10% dos criminalizados de trânsito em Montes Claros são do sexo masculino, respondendo o sexo feminino por apenas 4,90% dos casos.

## **GRÁFICO 3**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

A mesma lógica racista do sistema penal que faz incidir o rótulo de criminalizado nas populações afrobrasileiras, é atestada pela Gráfico 4 que demonstra que cerca 70,00% dos criminalizados de trânsito são pardos; 25,30% são brancos; 4,00% são negros; 0,40% são amarelos (origem asiática) e 0,20% são vermelhos (origem indígena).

#### **GRÁFICO 4**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

O fato renda também foi pesquisado e os valores encontrados transformados na Gráfico 5. A amostra também deixa evidente a seletividade da criminalização dos delitos do CTB, pois os dados comprovaram que destes 94,00% dos criminalizados pertenciam às classes média/baixa e baixa; enquanto 4,40% à classe média e apenas 1,60% às classes média/alta e alta.

## **GRÁFICO 5**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

De acordo com a tabela 9 do Anexo cerca de 60,90% dos criminalizados são solteiros; 35,60% são casados; 2,22% são divorciados e 1,30% mantêm uma união estável.

O grau de instrução do criminalizado de trânsito está assim dividido de acordo com a tabela 10 e seu gráfico: 42,90% possuem o Primário completo/1º. grau incompleto; 26,90% possuem o 1º. grau completo/2º. grau incompleto; 21,60% possuem o 2º. grau completo/3º. grau incompleto; 6,00% são analfabetos ou possuem o primário incompleto; e apenas 2,60% possuem o 3º. grau completo.

Quanto à idade do criminalizado de trânsito, como atesta a tabela 11 e seu gráfico, cerca de 63,60% estão na faixa etária compreendida ente 18 a 28 anos; 30,20% estão faixa etária dos 29 a 43 anos; 5,30% possuem entre 44 e 58 anos; 0,20% tem idade inferior a 18 anos; e, finalmente, 0,20% possuem mais de 59 anos.

Em relação à naturalidade, de acordo o gráfico 6, cerca de 56,40% são naturais de Montes Claros; 31,80% são naturais de outras cidades da região norte-mineira; 5,10% são naturais de outras regiões de Minas Gerais e o restante é natural de outros Estados Brasileiros.

## **GRÁFICO 6**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

Informam as tabelas 13 e 14 que houve substituição de pena em 76,70% dos crimes de trânsito (em 23,30% foi aplicada multa), bem como que em 74,40% destes casos a substituição se deu sob a forma de doação de alimentos/materiais e em 2,20% sob a forma de prestação de serviços.

## **GRÁFICO 7**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

Já a tabela 15 e seu respectivo gráfico informam que 65,40% dos criminalizados ainda não possuíam carteira de habilitação em Janeiro de 2001.

### **GRÁFICO 8**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

A tabela 16 e seu respectivo gráfico atestam que 23,60% dos processos analisados foram julgados no primeiro semestre de 1998; 32,70% no segundo semestre de 1998; 33,80% no primeiro semestre de 1999; 9,60% no segundo semestre de 1999, e 0,20% em janeiro de 2000.

### **GRÁFICO 9**

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

Quanto ao envolvimento dos criminalizados em outros processos, a tabela 17 informa que apenas 6% estão sendo processados por outro crime, sendo que deste universo (6%) 3,10% é devido à inabilitação, conforme se comprova da tabela 18.

## GRÁFICO 10

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

Por sua vez, a tabela 19 comprova que 67,30% dos veículos utilizados pelos criminalizados eram de sua propriedade. Já a tabela 20 informa que 51,60% dos criminalizados possuem filhos.

Finalmente, de acordo com a tabela 21, cerca de 48,70% acharam justo o processo e 36,50% declararam ser pesada a multa aplicada.

Da análise dos dados coletados concluí-se que o criminalizado de trânsito médio em Montes Claros apresenta as características estereóticas de Chapman<sup>233</sup>, isto é, é homem, de cor parda, solteiro, pertencente às classes média-baixa/baixa, com Primário completo/1º grau incompleto, com idade entre 18 a 28 anos.

Conclui-se ainda, de acordo com a análise de Andrade<sup>234</sup>, que a aplicação da Lei de Trânsito pelo Sistema Pena na Comarca de Montes Claros - MG tem sido altamente

---

<sup>233</sup> CHAPMAN, Denis. *El Estereotipo del delincuente y sus consecuencias sociales. In Estigmatización y conducta desviada (criminología: textos para su estudio no. 2)*. Recopilación de Rosa del Olmo. Maracaibo-Venezuela: Editorial de La Universidad del Zulia, 1987.

<sup>234</sup> ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

seletiva, centrando a repressão nos condutores mais pobres (condutor de motocicleta e inabilitado) e imunizando os condutores de elite.

Finalmente, do confronto destes dados com os dados apresentados pela Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, resta clara a existência na Comarca de uma cifra negra (oculta) da criminalidade, já que, apesar de terem sido registradas no período cerca de 9.712 ocorrências de trânsito, apenas 1.570 foram objeto da atividade seletiva do Sistema Penal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

1. Para a Criminologia Positivista ser criminoso constitui uma propriedade da pessoa que a distingue por completo dos indivíduos normais, compreendendo-se, sob esta ótica, a criminalidade como uma realidade ontológica, anterior ao surgimento do direito penal, que apenas cumpre o papel de reconhecê-la e positivá-la.
2. Esta visão sobre a criminalidade e a pena foi sendo construída pelo saber oficial e se constituiu na ideologia dominante não apenas da Ciência Jurídico-penal e dos representantes do sistema penal, mas também do homem comum. Denominada de ideologia da defesa social, ela cumpre uma função justificante e legitimadora do direito penal e da pena ao vinculá-los aos interesses da sociedade, gerando uma ilusória sensação de proteção jurídica.
3. O *labelling approach* ou enfoque do etiquetamento ou teoria da rotulação surge, no início da década de 60 do século XX, dos estudos realizados pelos integrantes da chamada “Nova Escola de Chicago”, influenciado tanto pelo “interacionismo simbólico”, quanto pela “Etnometodologia”, que são correntes fenomenológicas da sociologia ligadas entre si
4. O questionamento acerca da natureza do sujeito e do objeto, na definição do comportamento desviante conduziu os estudos do *labelling approach*, em dois sentidos: a) em relação à formação da “identidade” desviante, e do que se define

como “desvio secundário”, ou seja, o efeito da aplicação da etiqueta de “criminoso” sobre a pessoa “etiquetada”; b)- ao problema da definição, da constituição do desvio como qualidade atribuída a comportamentos e a indivíduos, no curso da interação e, por isto, também ao estudo das agências de controle social.

5. A tese fundamental do *labelling*, que parte dos conceitos de “conduta desviada” e “reação social”, é a de que o desvio – e a criminalidade – não é uma qualidade intrínseca da conduta ou entidade ontológica preconstituída à reação (ou controle social), mas uma qualidade (etiqueta) atribuída a certos sujeitos através de complexos processos de interação social; isto é, de processos formais e informais de definição e seleção.
6. Orientada pelo *labelling*, a investigação criminológica se desloca das causas do comportamento criminal e da pessoa do autor e seu meio e até do fato-crime (paradigma etiológico) para o estudo da reação social, especialmente do sistema penal, enquanto conjunto articulado de processos de definição (criminalização primária) e de seleção (criminalização secundária) e para o impacto que a rotulação produz na identidade do desviante.
7. O *labelling* ocasiona uma ruptura metodológica e epistemológica com a Criminologia convencional, que é traduzida, de um lado, pela introdução de um modelo dinâmico e contínuo de abordagem do comportamento desviante que leva à redefinição do próprio objeto criminológico, e, por outro, na desvalorização das estatísticas oficiais como instrumento de acesso à “realidade criminal”.
8. Essa ruptura determinou, no seio da criminologia contemporânea, uma troca de

paradigmas, constituindo-se um paradigma alternativo relativamente ao paradigma etiológico, denominado, justamente, de paradigma da reação social ou paradigma da definição.

9. O paradigma da reação social e a concentração da análise criminológica em torno da natureza, estrutura e funções do controle social e suas diversas instâncias, conduziu, por sua vez, à passagem da criminologia liberal à Criminologia Crítica.
10. A Criminologia Crítica tem por objeto o sistema positivo e a prática oficial e por tarefa o exame científico da gênese do sistema, a sua estrutura, os seus mecanismos de seleção, as funções por ele realmente exercida, os seus custos econômicos e sociais, e em avaliar sem preconceitos o tipo de resposta que ele está em condições de fornecer e que efetivamente fornece aos problemas sociais reais.
11. A criminalidade aparece para a Criminologia Crítica como um adjetivo (status) impingido a determinados indivíduos e comportamentos mediante um duplo processo: a “definição legal de crime, que atribuí à conduta o caráter criminal e a “seleção” que etiqueta e estigmatiza um autor como criminoso entre todos aqueles que praticam tais condutas.
12. O direito penal deixa de ser considerado apenas como sistema estático de normas e passa a ser também como sistema dinâmico de funções, no qual é distinguível mecanismos analisáveis isoladamente, a saber o da produção das normas (criminalização primária); o da aplicação das normas, ou seja o processo penal, abrangendo a ação dos órgãos de investigação e culminando com o juízo (criminalização secundária); e, finalmente, o da execução da pena

ou medidas de segurança.

13. Sob a perspectiva legitimante da ideologia da defesa social, o Sistema penal, constituído pelos aparelhos policial, ministerial, judicial e prisional, e operacionalizado nos limites das matrizes legais, se apresenta como um sistema que protege bens jurídicos gerais e combate a criminalidade em defesa da sociedade, através da prevenção geral e especial, e, portanto, como promessa de segurança jurídica
14. A eficácia invertida que a função latente e real do sistema penal não é a de combate da criminalidade, com a proteção de bens jurídicos universais e geração de segurança pública e jurídica. Ao contrário, a função real e latente é a construção seletiva da criminalidade e, neste processo, a reprodução, material e ideológica, das desigualdades e diferenças sociais (de classe, gênero, raça).
15. Ao contrário do anterior, o novo Código de Trânsito Brasileiro apresenta-se mais rigoroso, seja por impor severas sanções a motoristas que conduzem o veículo de forma perigosa e imprudente, seja por ter criado figuras penais específicas de acordo com a doutrina clássica do nosso Direito Penal.
16. Opondo-se aos 6 (seis) artigos com função educativa, encontramos disciplinados no Código de Trânsito Brasileiro 150 artigos com função punitiva, que ocupam os capítulos XV a XX, dispostos em 93 infrações e 11 crimes de trânsito, traduzindo a função punitiva prevista de forma administrativa (infrações, penalidades e medidas administrativas) e de forma penal (crimes e punições).
17. As penas previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro são detenção, suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, apreensão de

veículo, advertência por escrito, frequência obrigatória em curso de reciclagem, cassação, multas pecuniárias elevadas e, ainda, multa de caráter reparatório do prejuízo causado à vítima.

18. O Código de Trânsito Brasileiro foi apresentado como instrumento apto a impunidade dos delitos de trânsito e deslocou a seletividade para os estratos sociais médio e alto da sociedade brasileira, ou seja aquela parcela da sociedade detentora do certo poder econômico, apresentando como a sua clientela potencial. Os tipos penais encontram-se relacionados com a posse ou propriedade de um bem material, veículo automotor, que não é passível de acesso aos estratos sociais baixos.
19. A imprensa escrita nacional, em especial a Folha de São Paulo, antes da vigência do Código de Trânsito Brasileiro, patrocinou verdadeira campanha de “Lei e Ordem”, objetivando criar na opinião pública nacional a adesão à “hipercriminalização do trânsito” e aos altos valores das multas trazidas pelo novo Código e gerar na população a “ilusão de segurança jurídica”.
20. A mídia exerce outra importante função (com colaboração transnacional) que é a fabricação de estereótipos do criminoso, o que possibilita que o Sistema Penal atue seletivamente de acordo com os estereótipos fabricados e permite a catalogação dos criminosos que combinem com a imagem correspondente à descrição fabricada, deixando de fora outros tipos de delinqüentes.
21. A imprensa reproduziu o discurso oficial, equiparando, tal como faz o Código de Trânsito Brasileiro, “a violência no trânsito com acidentalidade, decodificando-a, essencialmente, como violência individual (mais especificamente, como violência comportamental) e associando esta com a

violência criminal (criminalidade), identificando no comportamento dos condutores (livre-arbítrio) o fator decisivo e a responsabilidade pelos acidentes de trânsito (responsabilidade individual).

22. A mídia nacional, logo após a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, começou a fabricar, através de suas notícias, os estereótipos a serem utilizados pelo Sistema Penal, reproduzindo a lógica estrutural do funcionamento seletivo deste, ao atribuir os crimes de trânsito a “infratores contumazes”, “embriagados”, “motociclistas”, “estudantes”, “mulheres”, “inabilitados”, etc.
23. O “desviado” é alguém que não é jovem, casado, branco, habitante de lugares urbanos, proveniente dos Estados do Norte, heterossexual, protestante, padre, com instrução universitária, bom emprego, bela tez, peso e estatura justas e dado a diversos esportes.
24. Os chamados "criminosos de trânsito" não correspondem ao estereótipo dominante de criminoso (associado ao pobre, preto, feio, sujo, desempregado, alcoólatra, etc.), mas se constituindo em numa outra clientela que está, pelo status social, subtraída ao cárcere comum, justamente por pertencer aos estratos médios e altos da sociedade, historicamente excluídos do estereótipo de criminoso.
25. A seletividade dos criminosos de trânsito vai geralmente implicar numa mesma igualmente seletiva que reproduz a desigualdade social dentro dos estratos médio e alto, focalizando sua repressão “no condutor do fusca 69, da Kombi 70, da Brasília, da lambreta, etc., (que, de fato, tem menores condições de satisfazer as exigências veiculares do CTB) e imunizando os condutores de elite,

detentores de poder econômico, político ou social.

26. Da análise dos dados coletados em pesquisa empírica realizada na Comarca de Montes Claros concluí-se que o criminalizado de trânsito médio em Montes Claros apresenta as características estereótípicas do desviado de Chapman, isto é, é homem, de cor parda, solteiro, pertencente às classes média-baixa/baixa, com Primário completo/1º grau incompleto, com idade entre 18 a 28 anos.
27. Conclui-se ainda que a aplicação da Lei de Trânsito pelo Sistema Pena na Comarca de Montes Claros - MG tem sido altamente seletiva, centrando a repressão nos condutores mais pobres (condutor de motocicleta e inabilitado) e imunizando os condutores de elite.
28. Conclui-se, do confronto dos dados da pesquisa empírica realizada com os dados apresentados pela Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, pela existência de uma cifra negra (oculta) da criminalidade na Comarca de Montes Claros.

## BIBLIOGRAFIA

ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Observações ao Código de Trânsito Brasileiro*. Montes Claros/MG: Gráfica Arteset, 1998.

ABÍLIO, Watson de Lourdes. *Acidentes de Trânsito Rodoviário: Pesquisas, Análises, Comparações e Reflexões*. Montes Claros/MG: 1997.

ABREU, Waldyr de. *A Educação no Trânsito*. Revista Brasileira de Ciências Criminais, São Paulo: Revista dos Tribunais, volume 14, abril/jun., 1996.

ABREU, Waldyr de. *Aspectos do Direito Rodoviário e sua Autonomia*. Instituto de Pesquisas Rodoviárias, Rio de Janeiro: 1969.

AGUIAR DE OLIVEIRA, Olga Maria B. *Monografia jurídica: orientações metodológicas para o trabalho de conclusão de curso*. Porto Alegre: Síntese, 1999.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A construção social dos conflitos agrários como criminalidade. Introdução Crítica ao Sistema Penal: Elementos para a compreensão da Atividade Repressiva do Estado*. Organizador Rogério Dutra dos Santos. Florianópolis: Diploma Legal, 1999, p. 23-52.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *A Ilusão de Segurança Jurídica: do controle da violência à violência do controle penal*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Código de Trânsito e Cidadania: decodificando o impacto da nova lei na sociedade brasileira*. Projeto de Pesquisa. CNPq. Florianópolis/SC: Universidade Federal de Santa Catarina, fev/99.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Do paradigma etiológico ao paradigma da reação social: mudança e permanência de paradigmas criminológicos na ciência e no senso comum*. Revista Sequência. Florianópolis: UFSC, n. 30, jun. 95.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. *Sistema Penal, Criminalização e Cidadania do Trânsito: Da promessa de Segurança à Eficácia Invertida do Código de Trânsito Brasileiro*. Florianópolis/SC: Revista Sequência nº 41 – UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, dez/2000, p. 165-188.

AZEVEDO, Jackson Chaves de. *Reforma e “Contra” Reforma Penal no Brasil: Uma ilusão...que sobrevive*. Florianópolis: OAB-SC,1999.

BARATTA, Alessandro. *Criminologia Crítica e Crítica do Direito Penal: Introdução à Sociologia do Direito Penal*. Tradução de Juarez Cirino dos Santos. Rio de Janeiro: Freitas Bastos: Instituto Carioca de Criminologia, 2ª ed., 1999, 213 p. Traduzido de Criminologia crítica y crítica del derecho penale.

BASTOS, João José Caldeira. *Crimes de Trânsito: interpretação crítica*. Revista Brasileira de Ciências Criminais. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, nº 25, jan./mar, 1999.

BATISTA, Nilo e BRUNO, Aníbal. *Teoria da Lei Penal*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1974.

BECCARIA, Cesare. *Dos delitos e das Penas*. Tradução de Torrieri Guimarães. São Paulo: Hemus Editora, 1983, 117 p. Traduzido de Dei delitti e delle pene.

BECKER, Howard S. *¿De qué lado estamos?. In Estigmatización y conducta desviada (criminología: textos para su estudio no. 2)*. Recopilación de Rosa del Olmo. Maracaibo - Venezuela: Editorial de La Universidad del Zulia, 1987.

BISSOLI FILHO, Francisco. *Estigmas da Criminalização: dos antecedentes à reincidência criminal*. Florianópolis: Obra Jurídica, 1998.

BRITO NOGUEIRA, Fernando Célio de. *O novo Código de Trânsito revogou ou não as contravenções dos arts. 32 e 34 da LCP?* Revista Brasileira de Ciências Criminais. São Paulo: Revista dos Tribunais, volume 24, out./dez, 1998, p. 223/227.

CALDAS, Gilberto. *Novo Código de Trânsito Brasileiro Anotado*. São Paulo: Ediprax Jurídica.

CASTRO, Lola Aniyar de. *Criminologia de la liberación*. Maracaibo-Venezuela: Editorial de La Universidad del Zulia, 1987.

CASTRO, Lola Aniyar de. *Criminologia da reação social*. Tradução: Ester Kosovski. Rio de Janeiro: Forense, 1983.

CHAPMAN, Denis. *El Estereotipo del delincuente y sus consecuencias sociales. In Estigmatización y conducta desviada (criminología: textos para su estudio no. 2)*. Recopilación de Rosa del Olmo. Maracaibo-Venezuela: Editorial de La Universidad del Zulia, 1987.

CHRISTIE, Nils. *A Indústria do Controle do Crime: a caminho dos GULAGs em estilo ocidental*. Tradução de Luís Leiria. Rio de Janeiro: Forense, 1998, 227 p. Traduzido de Crime control as industry.

CONSTANTINO, Carlos Ernani. *Homicídio culposo e lesão corporal culposa – culpa no trânsito é culpa comum?* Revista de Jurisprudência, São Paulo, no. 251, set/98.

COSTA JÚNIOR, Paulo José da. & QUEIJO, M<sup>a</sup> Elizabeth. *Comentários aos Crimes do CTB*. São Paulo: Editora Saraiva, 1999.

DEL OLMO, Rosa. *América Latina y su Criminología*. Mexico: siglo veintiuno editores, 1981.

DEL OLMO, Rosa. *Estudio Criminológico de los Delitos de Tránsito en Venezuela*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 1978.

DEL OLMO, Rosa. *Ruptura Criminológica*. Caracas: Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela. 1979.

DELMANTO, Celso. *Código Penal Comentado*. São Paulo: Renovar, 3<sup>a</sup> ed., 1993.

DOTTI, René Ariel. *Delitos de Tránsito: aspectos legais e criminológicos*. Curso sobre delitos de Tránsito. Complexo Jurídico Damásio de Jesus. São Paulo: março/98.

ECO, Umberto. *Como se faz uma tese*. Tradução de Gilson Cesar Cardoso de Souza. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1998.

FERRI, Giovanni. *Código de Tránsito Brasileiro - Lei 9.503/97 - Aspectos Penais*. Revista de Jurisprudência, São Paulo, n<sup>o</sup> 246, abril/98.

FILHO, Fernando da Costa Tourinho. *Processo Penal*. São Paulo: Saraiva, 13ª ed., 1992, v. 4.

FOLHA DE SÃO PAULO. *CD-ROM Folha/2000*. São Paulo: Publifolha Multimídia, [1998-1999]. 2 CD-Rom. Windows 98.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: História da violência nas Prisões*. Tradução de Raquel Ramallete. 18ª ed. Petrópolis: Vozes, 1998, 288 p., trad. de Surveiller et punir.

FRAGOSO, Heleno Cláudio & JESUS, Damásio E. de. *Diário do Senado Federal*, 1996, nº 123, p. 49 e 107.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Crimes de Automóvel*. São Paulo: Revista Brasileira de Criminologia e Direito Penal, n. 6, p. 87.

GOMES, Luiz Flávio. *Código de Trânsito Brasileiro: Primeiras notas interpretativas*. Boletim do IBCCrim, n. 62, dez/97, p. 4-5.

HULSMAN, Louk & CELIS, Jacqueline Bernat de. *Penas Perdidas: O Sistema Penal em questão*. Tradução de Maria Lúcia Karan. Rio de Janeiro: Luam, 1993, 180 p. Traduzido de Peines perdues. Le système pénal en question.

HUNGRIA, Nelson et. al. *Comentários ao Código Penal*. Volume V, arts. 121 a 136. 5ª. Edição. Rio de Janeiro: Forense, 1979, 592 p.

JESUS, Damásio E. de. *Crimes de Trânsito: Anotações à parte criminal do Código de Trânsito*. São Paulo: Saraiva, 1999.

JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal - Parte Geral*. São Paulo: Saraiva, 1985, v. 1.

JESUS, Damásio E. de. *Dois temas da parte penal do CTB*. Boletim IBCCrim., n. 61.

LEAL, João José. *Homicídio culposo de trânsito: Duas penas e duas medidas*. Revista de Jurisprudência. São Paulo, no. 249, jul/98.

LOPES, Gilmar Teixeira. *Acidentes de Trânsito: a prova técnica e boletim de ocorrência*. Canoas/RS: abril/96.

LOSANO, Márcio G. *Os Grandes Sistemas Jurídicos*. Tradução de A.F. Bastos e L. Leitão. Lisboa: Editora Presença, 1979.

LUNA, Everardo da Cunha. *O Resultado no Direito Penal*. São Paulo: Bushatsky, 1976.

MARQUES, José Frederico. *Tratado de Direito Penal*. São Paulo: Saraiva, 1961, v. 4, n. 1.

MARRONE, José Marcos. *Delitos de Trânsito*. Aspectos penais e processuais do Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Ed. Atlas, 1998.

MARTINS, Jorge Henrique Schaefer. *Aspectos Criminais do Código de Trânsito Brasileiro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, volume 752, jun., 1998.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, *Revista do Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária*. Volume 1, n.º 2, jul./dez, Brasília: 1995.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, *Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária. Censo Penitenciário Nacional 1994*. Brasília: 1995.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, *Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária. Censo Penitenciário Nacional 1995*. Brasília: 1996.

NASPOLINI, Samyra Haydêe. *O Minimalismo Penal como Política Criminal de Contenção da Violência Punitiva*. Florianópolis: UFSC (dissertação de mestrado), 1995.

NORONHA, E. Magalhães. *Direito Penal*. São Paulo: Saraiva, 5ª ed., V. 1, 1968.  
OLIVEIRA, Frederico Abrahão. *Dolo e Culpa nos Delitos de Trânsito*. Porto Alegre: Ed. Sagra Luzzatto, 1997.

OLMO, Rosa del. *Estudio Criminológico de los Delitos de Tránsito en Venezuela*. Caracas: 1978.

PIMENTEL, Manoel Pedro. *Crimes de Mera Conduta*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1975.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. *O Código de Trânsito: esse desconhecido*. Revista Brasileira de Ciências Criminais. São Paulo: Revista dos Tribunais, volume 19, jul./set., 1997.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. *O Sistema Punitivo no Código de Trânsito Brasileiro*. Revista Brasileira de Ciências Criminais. São Paulo: Ed. RT, volume 23, jul./set., 1998.

PIRES, Ariosvaldo de Campos & SALES, Sheila Jorge Selim de. *Crimes de Trânsito na Lei n. 9.503/97*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998.

POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS. *Acidentes e Crimes de Trânsito*. Montes Claros/MG: 10º Batalhão de Polícia Militar. Período: jan./98 a dez./2000. 6p. (Relatório).

RIBEIRO LOPES, Maurício Antônio Ribeiro. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998.

ROCHA, Luiz Otávio de Oliveira. *Código de Trânsito: primeiras impressões*. Boletim IBC Crim, nº 61, p. 6-7.

SANTOS, Juarez Cirino dos. *A Criminologia Radical*. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1981.

SANTOS, Juarez Cirino dos. *Direito Penal – A Nova Parte Geral*. Rio: Ed. Forense, 1985.

SHECAIRA, Sérgio Salomão. *Primeiras perplexidades sobre a nova lei de trânsito*. Boletim IBC Crim., dez/97, n. 61.

SILVA, Cyro Vidal Soares da. *Código Brasileiro de Trânsito: paliativo ou solução?* In: Arquivos da Polícia Civil do Estado de São Paulo/ACADEPOL, v. 44, 1996.

SILVA, José Geraldo da. *Novo Direito de Trânsito Brasileiro*. Leme/São Paulo: Editora de Direito, 1996.

SILVA JÚNIOR, Edison Miguel da. *Crimes de trânsito da competência dos juizados criminais*. Jornal Síntese no 14, abril/1998.

SILVA JÚNIOR, Edison Miguel da. & SILVA, Mozart Brun. *Crimes de Trânsito – Lei 9.503/97 – Disposições Gerais: uma interpretação possível nos paradigmas do Direito Penal Democrático*. Revista dos Tribunais. São Paulo, v. 757, nov./1998.

STOCCO, Rui. *Código de Trânsito Brasileiro: disposições penais e suas incongruências*. Boletim IBCCrim., nº 61, dez/97.

TOLEDO, Francisco de Assis. *Princípios Básicos de Direito Penal*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Saraiva, 2000.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Pesquisa de Orçamento Familiar na cidade de Montes Claros – Departamento de Economia – CCSA 1997/1998*.

ZAFFARONI, Eugenio Raul. *El sistema penal en los países de America Latina*. In: ARAÚJO JR., João Marcelo de. (Org). *Sistema Penal para o terceiro milênio*. Rio de Janeiro: Revan, 1991.

ZAFFARONI, Eugenio Raul. *Em busca das penas perdidas*. Tradução de Vânia Romano Pedrosa e Amir Lopes da Conceição. Rio de Janeiro: Revan, 1996. Traduzido de *En busca de las penas perdidas*.

ZAFFARONI, Eugenio Raul & PIERANGELI, José Henrique. *Manual de Direito Penal Brasileiro: Parte Geral*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

## ANEXOS

## ANEXO I - FORMULÁRIO

FORMULÁRIO - CTN N° \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ ENTREVISTADOR: \_\_\_\_\_

## INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO

1. COMARCA(VARA): \_\_\_\_\_

2. JUIZ: \_\_\_\_\_

3. DATA DO PROCESSO: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

4. NOME: \_\_\_\_\_

5. ENDEREÇO: Rua: \_\_\_\_\_, n° \_\_\_\_\_

Bairro: \_\_\_\_\_ ; CEP \_\_\_\_\_-\_\_\_\_\_

6. SEXO: ( ) masculino ( ) feminino 6. NATURALIDADE: \_\_\_\_\_

7. ESTADO CIVIL: 1.( ) Solteiro(a) 2.( ) Casado(a) 3.( ) Divorciado(a)

4.( ) Viúvo(a) 5.( ) Vive junto

8. MÊS / ANO DE NASCIMENTO : \_\_\_\_/\_\_\_\_ IDADE: \_\_\_\_\_

9. GRAU DE INSTRUÇÃO: 1.( ) Analfabeto/ Primário incompleto

2.( ) Primário completo/1° incompleto 3.( ) 1° Completo/2° Incompleto

4.( ) 2° Completo/3° Incompleto 5.( ) 3° Completo

10. TIPO DE CRIME: \_\_\_\_\_ ARTIGO ENQUADRADO : art. n° \_\_\_\_

11. ANTECEDENTES: ( ) sim ( ) não Especificar:  
\_\_\_\_\_

12. CIRCUNSTÂNCIAS/CONSEQÜÊNCIAS \_\_\_\_\_

13. SUBSTITUIÇÃO DA PENA : ( ) sim ( ) não

14. FORMA / VALOR:  
\_\_\_\_\_

15. VEÍCULO: ano: \_\_\_\_; modelo: \_\_\_\_\_; marca: \_\_\_\_\_

16. PROFISSÃO: \_\_\_\_\_

## ANEXO II - QUESTIONÁRIO

## QUESTIONÁRIO CTN

Nº \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

TEMPO APLICAÇÃO: \_\_\_ MIN

ENTREVISTADOR:

## INFORMAÇÕES SOBRE O ENTREVISTADO (época do processo)

- ESTADO CIVIL: 1.( ) Solteiro(a) 2.( ) Casado(a) 3.( ) Divorciado(a) 4.( ) Viúvo(a) 5.( ) Vive junto
- POSSUI FILHOS: 1.( ) Sim 2.( ) Não Se *Sim*, quantos? \_\_\_\_\_
- RESIDE NA CIDADE: 1.( ) Sim 2.( ) Não Se *Não*, onde? \_\_\_\_\_
- COR: 1.( ) Branca 2.( ) Preta 3.( ) Parda 4.( ) Amarela 5.( ) Indígena
- VEÍCULO QUE DIRIGIA ERA PRÓPRIO: 1.( ) Sim 2.( ) Não
- CARACTERÍSTICAS. VEÍCULO: ano: \_\_\_\_\_; modelo: \_\_\_\_\_
- TIPO: 1.( ) Passeio 2.( ) Utilitário especificar: \_\_\_\_\_
- PROFISSÃO NA ÉPOCA: \_\_\_\_\_
- CLASSIFICAÇÃO SÓCIO ECONÔMICA NA ÉPOCA DO PROCESSO: \_\_\_\_\_

	NÃO TEM	QUANTIDADES					
		1	2	3	4	5	6 e +
TV em Cores	0	2	3	4	5	5	5
Vídeo Cassete	0	2	2	2	2	2	2
Rádio	0	1	2	3	4	4	4
Banheiro	0	2	3	4	4	4	4
Automóvel	0	2	4	5	5	5	5
Empregada Mensalista	0	2	4	4	4	4	4
Aspirador de pó	0	1	1	1	1	1	1
Máquina de Lavar	0	1	1	1	1	1	1
Geladeira e Frezzer	PONTOS						
Não possui	0						
Possui só geladeira sem Frezzer	2						
Possui geladeira duplex ou Frezzer	3						

	Qual o seu grau de instrução?	PONTOS
1	Analfabeto / Primário incompleto	0
2	Primário completo / 1º grau incomp.	2
3	1º grau completo / 2º grau incomp.	3
4	2º grau completo / Superior incomp.	3
5	Superior completo	5

Classe	PONTOS
A	30 – 34
B	25 – 29
C	21 – 24
D	17 – 20
E	11 – 16

10. ONDE REALIZOU OS EXAMES PARA HABILITAÇÃO: \_\_\_\_\_

11. TEMPO DE HABILITAÇÃO: \_\_\_\_\_

12. HOJE, POSSUI CARTEIRA DE HABILITAÇÃO: 1.( ) Sim 2.( ) Não

13. ENVOLVEU EM OUTRO(S) PROCESSO(S) (além do processo em estudo) ? QUANDO?

1.( ) Sim 2.( ) Não

Se *Sim*

especifique: \_\_\_\_\_

14. QUAL A SUA VISÃO SOBRE O PROCESSO? (Opinião sobre o CNT).

## ANEXO III - TABELAS

TABELA 1

*PERÍODO EM QUE OCORRERAM OS PROCESSOS DE CRIMES DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG ENTRE JANEIRO/98 E JANEIRO/2000.*

<b>PERÍODO</b>	<b>FREQUENCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
----------------	-------------------	------------	-------------------

Primeiro semestre de 1998	106	23,60	23,60
Segundo semestre de 1998	147	32,70	32,70
Primeiro semestre de 1999	152	33,80	33,90
Segundo semestre de 1999	43	9,60	9,60
Janeiro de 2000	1	0,20	0,20
<b>Subtotal</b>	<b>449</b>	<b>99,80</b>	<b>100,00</b>
Não consta no processo	1	0,20	-
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 2 A**

***VARAS ONDE FORAM REALIZADAS AS AUDIÊNCIAS DOS PROCESSOS DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000.***

COMARCA	FREQUÊNCIA	(%)
Juizado Especial Criminal	372	82,70
Primeira Vara Criminal	50	11,10
Segunda Vara Criminal	28	6,20
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 2 B**  
**JUÍZES DE DIREITO NOS PROCESSOS DE CRIME DE TRÂNSITO EM**  
**MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JAN./98 A JAN./2000.**

<b>JUIZ</b>	<b>FREQUENCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Ademar Batista da Paixão	12	2,70	2,70
Antônio Carlos D. Aguiar	360	80,00	80,30
Geraldo Rodrigues Oliveira	13	2,90	2,90
Maria Dolores Cordovil	13	2,90	2,90
Antônio Belasque	5	1,10	1,10
Leopoldo Mameluque	18	4,00	4,00
Richardson Xavier Brant	3	0,70	0,70
Maria Isabela F. Cardoso	8	1,80	1,80
Wilson Almeida Benevides	5	1,10	1,10
Frederico do Esp. Sto. Araújo	11	2,40	2,50
<b>Subtotal</b>	<b>448</b>	<b>99,60</b>	<b>100,00</b>
Não consta no processo	2	0,40	-
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 3**  
**ARTIGO EM QUE FOI ENQUADRADO O INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO**  
**EM M. CLAROS/MG NO PERÍODO DE JAN./98 A JAN./2000**

<b>ARTIGO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Art. 32 LCP	11	2,40
Art. 147 CP	5	1,10
Art. 304 CP	5	1,10
Art. 309 CTB	419	90,30
Art. 310 CTB	10	2,20
Art. 311 CTB	2	0,40
Art. 297 CP	3	0,60
Art. 34 LCP	2	0,40
Art. 306 CTB	1	0,20
Art. 233 CP	1	0,20
Art. 129 CPB	4	0,90
Art. 305	1	0,20
<b>Total</b>	<b>464</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 4**  
**ARTIGO EM QUE FOI ENQUADRADO O INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM M. CLAROS/MG, PERÍODO DE JAN./98 A JANEIRO/2000 (TOTAL DO UNIVERSO)**

<b>ARTIGO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Art. 32 LCP	45	2,80	2,90
Art. 34 LCP	4	0,30	0,30
Art. 42 LCP	2	0,10	0,10
Art. 68 LCP	3	0,20	0,20
Art. 129 CP	9	0,60	0,60
Art. 163 CP	1	0,10	0,10
Art. 297 CP	3	0,20	0,20
Art. 304 CP	5	0,30	0,30
Art. 330 CP	2	0,10	0,10
Art. 303 CNT	1	0,10	0,10
Art. 305 CNT	5	0,30	0,30
Art. 306 CNT	11	0,70	0,70
Art. 309 CNT	1437	90,30	91,50
Art. 310 CNT	15	0,90	1,00
Art. 311 CNT	4	0,30	0,30
Outros artigos	23	1,40	1,50
<b>Subtotal</b>	<b>1570</b>	<b>98,60</b>	<b>100,00</b>
Não Consta no processo	22	1,40	-
<b>Total</b>	<b>1592</b>	<b>100,00</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 5**

**SUBSTITUIÇÃO DE PENA DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

<b>SUBSTITUIÇÃO DA PENA</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Sim	345	76,70
Não	105	23,30
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 6****FORMA DE SUBSTITUIÇÃO DA PENA APLICADA AO INFRATOR DO C. DE TRÂNSITO EM M. CLAROS - PER. DE JAN./98 A JAN./2000**

<b>SUBSTITUIÇÃO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Doação de alimentos/materiais	335	74,40	97,10
Prestação de serviços	10	2,20	2,90
<b>Subtotal</b>	345	76,70	100,00
Pagamento de multa	105	23,30	-
<b>Total</b>	450	100,00	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 7 A****ESTADO CIVIL DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM M. CLAROS/MG NO PERÍODO DE JAN./98 A JAN./2000**

<b>ESTADO CIVIL</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Solteiro(a)	274	60,90
Casado(a)	160	35,60
Divorciado(a)	10	2,22
União estável	6	1,30
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 7 B**  
**GRAU DE INSTRUÇÃO DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

<b>INSTRUÇÃO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) ACUMULADO</b>
Analfabeto/Primário incomp.	27	6,00	6,00
Primário completo/1º grau incompleto	193	42,90	48,90
1º Grau completo/2º grau incompleto	121	26,90	75,80
2º Grau completo/3º grau incompleto	97	21,60	97,30
3º Grau completo	12	2,60	100,00
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,0</b>	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 7 C**  
**QUANTIDADE DE INFRADORES DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG QUE POSSUI FILHOS, NO PERÍODO DE JAN./98 A JANEIRO/2000**

<b>POSSUI FILHOS</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Sim	232	51,60
Não	218	48,40
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 7 D**  
**QUANTIDADE DE FILHOS DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM**  
**MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

QUANTIDADE/FILHOS	FREQUÊNCIA	(%)	(%) ACUMULADO
1	73	31,50	31,50
2	69	29,70	61,20
3	62	26,70	87,90
4	12	5,20	93,10
5	10	4,30	97,40
6	2	0,90	98,30
7	1	0,40	98,70
9	2	0,90	99,60
10	1	0,40	100,00
<b>Total</b>	<b>232</b>	<b>100,00</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

MÉDIA	2,34
MEDIANA	2,00
MODA	1,00
DESVIO PADRÃO	1,42

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 8 A**  
**SEXO DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG**  
**NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

SEXO	FREQUÊNCIA	(%)
Masculino	428	95,10
Feminino	22	4,90
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 8 B**

***CLASSE SÓCIOECONÔMICA DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JAN./98 A JANEIRO/2000***

<b>CLASSE</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Alta/Média alta	7	1,60
Média	20	4,40
Média baixa/baixa	423	94,00
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 9**

***IDADE DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO NA ÉPOCA DO PROCESSO EM M. CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JAN./98 A JAN./2000***

<b>IDADE</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Até 17 anos	1	0,20	0,20
De 18 a 28 anos	286	63,60	63,80
De 29 a 43 anos	136	30,20	30,40
De 44 a 58 anos	24	5,30	5,40
Mais de 59 anos	1	0,20	0,20
Subtotal	<b>448</b>	<b>99,60</b>	<b>100,00</b>
Não consta no processo	2	0,40	-
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 11**  
**COR DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000 EM MONTES CLAROS/MG**

<b>COR</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Branca	113	25,10	25,30
Preta	18	4,00	4,00
Parda	313	69,60	70,00
Amarela	2	0,40	0,40
Indígena	1	0,20	0,20
<b>Subtotal</b>	<b>447</b>	<b>99,30</b>	<b>100,00</b>
Não respondeu	3	0,70	-
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 12**  
**NATURALIDADE DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

<b>NATURALIDADE</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Montes Claros	254	56,40	56,60
Norte de Minas	143	31,80	31,80
Outras regiões/M. Gerais	23	5,10	5,10
Estado da Bahia	11	2,40	2,40
Estado de São Paulo	8	1,80	1,80
Outros estados	10	2,20	2,20
<b>Subtotal</b>	<b>449</b>	<b>99,80</b>	<b>100,00</b>
Não consta no processo	1	0,20	-
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 12 A**  
**QUANTIDADE DE INFRATORES DE CRIME DE TRÂNSITO QUE RESIDIAM EM**  
**MONTES CLAROS/MG NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

<b>RESIDE NA CIDADE</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
<i>Sim</i>	<i>443</i>	<i>98,40</i>
<i>Não</i>	<i>7</i>	<i>1,60</i>
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

*Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001*

**TABELA 12 B**  
**LOCAL DE RESIDÊNCIA DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES**  
**CLAROS/MG NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

<b>ONDE RESIDE</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Norte de Minas Gerais	2	28,60
Outras cidades de Minas Gerais	1	14,20
Zona rural de Montes Claros	2	28,60
Outros estados	2	28,60
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>100,00</b>

*Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001*

**TABELA 13 A**  
**SITUAÇÃO DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO ENQUADRADO NO**  
**ARTIGO 309 DO CTB EM MONTES CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JANEIRO/98**  
**A JANEIRO/2000, EM RELAÇÃO A POSSUÍREM OU NÃO CARTEIRA DE**  
**HABILITAÇÃO EM JANEIRO/2001**

<b>POSSUI CNH</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Sim	141	34,60
Não	267	65,40
<b>Total</b>	<b>408</b>	<b>100,00</b>

*Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001*

**TABELA 13B**

**LOCAL ONDE INFRATOR DE C. DE TRÂNSITO ENQUADRADO NO ART. 309 DO CTB REALIZOU EXAMES DE HABILITAÇÃO, NO PER. JAN./98 A JAN./2000**

LOCAL/EXAMES	FREQUÊNCIA	(%)	(%) VÁLIDO
Montes Claros	115	28,20	81,60
Norte de Minas	2	0,50	1,40
Outras cidade de MG	1	0,20	0,70
Bahia	11	2,70	7,80
São Paulo	5	1,20	3,50
Goiás	6	1,50	4,30
Outros Estados	1	0,20	0,70
<b>Subtotal</b>	<b>141</b>	<b>34,60</b>	<b>100,00</b>
Não possui CNT	266	65,20	-
Não respondeu	1	0,20	-
<b>Total</b>	<b>408</b>	<b>100,00</b>	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 13 C**

**TEMPO DE HABILITAÇÃO DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM M. CLAROS/MG ENQUADRADO NO ARTIGO 309 CTB, NO PER. DE JAN./98 A JAN./2000, EM RELAÇÃO A JAN./2001**

TEMPO DE CARTEIRA	FREQUÊNCIA	(%)	(%) VÁLIDO
Menos de um ano	23	5,60	16,40
De um a dois anos	108	26,50	77,10
Mais de dois anos	10	2,50	6,50
<b>Subtotal</b>	<b>141</b>	<b>34,60</b>	<b>100,00</b>
Possuía CNT antes processo	267	65,40	-
<b>Total</b>	<b>408</b>	<b>100,00</b>	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 14 A**  
**TIPO DE VEÍCULO CONDUZIDO PELO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM M. CLAROS/MG, PERÍODO DE JAN./98 A JAN./2000**

<b>TIPO DE VEÍCULO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Carro passeio	120	26,70
Caminhão	3	0,70
Moto	327	72,70
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 14 B**  
**ANO DO VEÍCULO CONDUZIDO PELO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM M. CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JAN./98 A JAN./2000**

<b>ANO/VEÍCULO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>	<b>(%) ACUMULADO</b>
De 1971 até 1979	31	6,90	9,00	9,00
De 1980 até 1989	87	19,30	25,40	34,40
De 1990 até 1994	39	8,70	11,40	45,80
De 1995 até 1999	186	41,30	54,20	100,00
<b>Subtotal</b>	<b>343</b>	<b>76,20</b>	<b>100,00</b>	-
Não sabe o ano do veículo	107	23,80	-	-
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>	-	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 14 C**

**TIPO DE VEÍCULO CONDUZIDO PELO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000 (TOTAL DO UNIVERSO)**

<b>TIPO DE VEÍCULO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Carro	405	26,40	26,80
Caminhão	4	0,30	0,30
Moto	1102	71,90	72,90
<b>Subtotal</b>	<b>1511</b>	<b>98,60</b>	<b>100,00</b>
Não consta no processo	21	1,40	-
<b>Total</b>	<b>1532</b>	<b>100,00</b>	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 15**

**FINALIDADE A QUE SE DESTINAVA O VEÍCULO, CONDUZIDO PELO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**

<b>FINALIDADE DO VEÍCULO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Passeio	407	90,40
Utilitário	43	9,60
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 16**

**CONDIÇÃO DE PROPRIEDADE DO VEÍCULO CONDUZIDOS PELOS INFRADORES DE CRIME DE TRÂNSITO NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000 EM MONTES CLAROS/MG**

<b>VEÍCULO PRÓPRIO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Sim	303	67,30
Não	147	32,70
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 17 A**  
**ENVOLVIMENTO DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM**  
**OUTROS PROCESSOS, EM M. CLAROS/MG NO PERÍODO DE JAN./98**  
**A JAN./2000, ALÉM DO PROCESSO CRIMINAL**

<b>ENVOLVIMENTO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
Sim	27	6,00
Não	423	94,00
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 17 B**  
**VISÃO (OPINIÃO) DO INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM**  
**MONTES CLAROS/MG, NO PERÍODO DE JANEIRO/98 A JANEIRO/2000**  
**SOBRE O PROCESSO EM ESTUDO**

<b>VISÃO</b>	<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) VÁLIDO</b>
Justo	271	48,70	48,90
Razoável	2	0,40	0,40
Multa Pesada	203	36,50	36,60
Rigoroso	26	4,70	4,70
Injusto	34	6,10	6,10
Indiferentes qto. ao motivo	4	0,70	0,70
Bem tratado	1	0,20	0,20
Bagunçado	1	0,20	0,20
Demorado	1	0,20	0,20
Normal	10	1,80	1,80
Mal tratado	1	0,20	0,20
<b>Subtotal</b>	<b>554</b>	<b>99,60</b>	<b>100,00</b>
Não respondeu	2	0,40	-
<b>Total</b>	<b>556</b>	<b>100,00</b>	-

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001

**TABELA 18**  
**TIPO DE PROCESSO EM QUE O INFRATOR DE CRIME DE TRÂNSITO EM MONTES CLAROS/MG SE ENVOLVEU, NO PERÍODO DE JAN./98 A JANEIRO/2000, ALÉM DO PROCESSO EM ESTUDO**

TIPO DE PROCESSO	FREQUÊNCIA	(%)	(%) VÁLIDO
Envolvimento com droga	5	1,10	19,20
Acidente de trânsito	2	0,40	7,70
Agressão	1	0,20	3,80
Inabilitação	14	3,10	53,80
Falta cinto de Segurança	2	0,40	7,70
Suspeita de roubo moto	1	0,20	3,80
CNH vencida	1	0,20	3,80
<b>Subtotal</b>	<b>26</b>	<b>5,80</b>	<b>100,00</b>
Não respondeu	1	0,20	-
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>6,00</b>	<b>-</b>

Fonte: Pesquisa Direta – Janeiro/2001