

## Resumo

Trataremos, neste breve artigo, a propósito de um tema que há algum tempo vem atormentando a sociedade e o Direito Penal. O tema escolhido reúne dois grandes problemas: a morte no trânsito, cujas estatísticas assombram a sociedade e a discussão sobre a definição do conceito de dolo eventual que, inquestionavelmente, acutila os dogmáticos do Direito Penal. A mídia, como se a sociedade lhe houvesse outorgado uma procuração, clama pelo aumento de penas e pelo fim da dita "impunidade". Face a isso, existe notoriamente uma tentativa de se levar os casos de homicídios ocorridos no trânsito ao crivo do júri popular, acreditando-se que tais agentes agiriam com manifesto dolo eventual.

**Palavras-chave** : crimes de trânsito, penas, controvérsias aplicabilidade e executoriedade.

## 1 Introdução

Com a rentabilidade alcançada pela indústria automobilística, não seria de se estranhar a expansão da frota de automotores nas proporções atingidas, com naturais e esperadas repercussões na área da criminalidade, a criminalidade motorizada, específica do espaço do trânsito, criando, no seio da comunidade, um clima de alarme constante.

No Brasil, sempre se pensou, principalmente nos dias em curso, no remédio legislativo como antídoto de plena eficácia contra as agressões à sociedade, oriundas do crescente desacerto que se verifica no meio social. Para os aspectos patológicos do processo social vislumbra-se como principal solução a repressão penal, cujo alcance não ultrapassaria os limites de uma resposta aos efeitos, passando ao largo das causas.

Pode-se observar que a profusão de veículos automotores, aliada ao despreparo e à falta de compromisso de alguns condutores, mudou completamente o cenário do trânsito brasileiro nos últimos anos e, conseqüentemente, o tamanho e desordenado crescimento ensejou novas garantias à sociedade.

Surge, então, em 23 de setembro de 1997, com a promulgação da Lei 9.503, o Novo Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando as relações que envolvem o trânsito e seus usuários, inclusive, no tocante aos crimes por eles praticados. Daí a motivação para discorrer sobre tão presente e necessário assunto, o trânsito, pretendendo-se demonstrar, através de pesquisas e análise, a atuação da lei penal nos crimes de trânsito no Brasil, sua eficácia, aplicabilidade e influência social.

Apenas exemplificando e sem pretender adentrar em temas específicos, que se dará naturalmente ao longo do desenvolvimento do presente trabalho, podemos citar: art.302 do Código de Trânsito: “praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor”. Não diz o que seja **homicídio culposo**, ao contrário do Código Penal que estabelece a conduta: **Matar alguém** [...].

O art.303 diz: “Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor”. Também não diz o que seja lesão corporal culposa.

Outro aspecto para meditação encontra-se nos dispositivos que penalizam o chamado “**racha**” (art.308) e a embriaguez na direção do veículo (art.306). São condutas dolosas que não exigem resultado (crime de mera conduta), mas que o legislador impôs uma condição para sua configuração, ou seja, o **dano potencial** e o **perigo de dano**. Ora, o dano potencial nas competições automobilísticas não autorizadas e, pois, não orientadas por regras previamente estabelecidas, esta ínsito e subtendido. A exigência de sua realização em cada caso concreto anula ou obnubila o objetivo inicial do legislador.

Também o ato de dirigir embriagado subentende o perigo de dano, não cabendo exigir sua comprovação, sob pena de, em casos tais, imperar a impunidade.

Ante o exposto, a fim de robustecer e condicionar o entendimento do nosso estudo científico, faz-se imprescindível a utilização das Normas Gerais do Código Penal aplicável aos crimes de trânsito, elencadas na ordem a saber: fato objetivo, nexos de causalidade, estado de necessidade dos crimes culposos, espécie de dolo e culpa.

Quanto aos procedimentos e institutos aos quais pertencem os crimes aqui intitulados de trânsito em espécie, nortearão os estudos e apontamentos ao conteúdo jungido nas Leis 9.099/1995 - Lei dos Juizados Especiais Criminais - e 10.259/2001 - Lei dos Juizados Especiais Federais.

A problemática crucial a ser tratada no presente estudo científico diz respeito a determinação do tipo penal de um crime praticado no trânsito, pois não estaria o elemento subjetivo (dolo ou culpa), por ineficácia ou impossibilidade de

apuração das reais intenções do agente ou até mesmo por falha da legislação, beneficiando o réu? É o que vamos exemplificar.

Considerando que a sociedade na maioria das vezes é o principal termômetro de apuração da qualidade de nossas leis, estaria satisfeita com a aplicabilidade da legislação em vigor?

De acordo com as considerações acima mencionadas procuramos demonstrar os tipos de delitos possíveis em se tratando de veículo; a resposta do Estado a este tipo de crime, bem como a satisfação social quanto às penas aplicadas.

Quanto a metodologia aplicada foi utilizado o tipo de estudo descritivo, pois essa pesquisa pretendeu analisar a atuação da lei penal nos crimes de trânsito no Brasil, sua eficácia, aplicabilidade e influência social, cujo objetivo é apresentar ao leitor do artigo científico como este fenômeno se apresenta na atual sociedade. Augusto Nivaldo Triviños (1987, p. 110), nos ensina que:

Os Estudos descritivos exigem do investigador uma séria de informações obre o que se deseja estudar. [...] O estudo descrito pretende descrever com exatidão os fatos e fenômenos de determinado realidade [...] os estudos descritivos não ficam simplesmente na coleta, ordenação, classificação dos dados. [...] Podem estabelecer as relações variáveis.

Nesse sentido dispõe Triviños (1987, p. 128/129) que “A pesquisa quantidade é descritiva, os pesquisadores qualitativos estão preocupados com o processo e não simplesmente com os resultados e produto”. Portanto o tema Crimes de Trânsito em Espécie e suas Penas, tratado nos seus processos históricos.

## 2 Dos crimes de trânsito em espécie e suas penas no ordenamento jurídico pátrio

O Brasil tem um dos trânsitos mais violentos do mundo. Longe de ser um mero lugar-comum, do conhecimento de qualquer cidadão assustado com manchetes diárias, sobre acidentes com vítimas fatais nas ruas e estradas, esta afirmação ganha contornos mais graves, diante da constatação de que no País, até bem pouco tempo, dificilmente, ocorria a punição dos responsáveis por esse tipo de crime. Se a sensação de impunidade é indisfarçável, por parte de toda a população, outra agravante é a complicada seara jurídica que envolve os acidentes de trânsito.

A Lei Federal 9.503/97, que versa sobre o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, ocupa-se, em seu capítulo XIX, dos crimes de trânsito, sendo que a seção I do mencionado capítulo versa sobre as disposições gerais. Tal seção é aberta pelo artigo 291, o qual, em seu *Caput*, dispõe :

“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 forma contrária, bem como a Lei Nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber”.

Creio não ser necessária a redação dada ao art. 29, quando diz que o Código Penal se aplica subsidiariamente ao Código de trânsito, porque o próprio Código Penal já se manda assim aplicar a toda a legislação especial, consoante seu art. 12.

A ressalva da não aplicação em caso de disposição diversa também observamos que não se faz necessária, a uma porque o próprio Código Penal já o faz, a duas porque isto é decorrência lógica do processo interpretativo consoante o princípio da especialidade neste sentido a magnífica manifestação da lavra do eminente jurista dos pampas, BITENCOURT (1.999). Senão vejamos:

A previsão do caput do art. 291, embora correta, parece-nos absolutamente desnecessária, isto é, ainda que tal previsão não existisse, aplicar-se-iam as normas previstas na Lei n. 9.099/95, naqueles crimes que, é claro, enquadram-se na definição de infrações de menor potencial ofensivo.

E o professor, acima citado, vai mais adiante, argumentando que *“incidem sobre as infrações penais tipificadas nesta lei, como incidem em infrações tipificadas em qualquer outra lei, desde que apresentem a pequena ofensividade lesiva definida no art. 61 da Lei n. 9.099/95.”*

Pensamento do qual comungamos, uma vez que toda infração penal enquadrada no rol de *infrações penais de menor potencial ofensivo*, devem ser tidas como merecedoras das regras dispostas para elas, sob pena de violar previsão expressamente anotada na carta magna de 1.998. Vale dizer, o direito a transação penal previsto no art. 98, I.

De modo que a lei que criou o Código de Trânsito Brasileiro (lei ordinária), não tem o condão de afastar as regras da lei maior. Seria o mesmo que dizer que lei especial prevalecerá sobre a lei máxima. Seria admitir que os infratores de infrações penais de pouco poder ofensivo, tivessem o seu direito subjetivo público(transação penal) preterido por força de lei extravagante.

Registre-se, por oportuno, que a lei federal n. 9.099/95, apresenta-se para cumprir, conforme assinala Bitencourt (1.999), *mandamento constitucional, como uma espécie lei delegada ou regulamentadora*. Razão pela qual, cumpre determinação constitucional ao regulamentar os Juizados Especiais, cíveis e criminais.

Corroborando o nosso entendimento, temos o parágrafo único, do art. 291, do CTB, anotando, expressamente que aos delitos de lesão corporal culposa (art. 303, do CTB); embriaguez ao volante (art. 306, do CTB); e, participação em competição não autorizada (art. 308, do CTB), aplicam-se os dispostos nos artigos 74, 76 e 88. Todos da lei n. 9.099/95.

De plano, esclareça-se que o art. 74, da lei dos juizados especiais, refere-se a transação penal; exigindo, para tanto, crime com pena máxima não superior a 01(um) ano, e sem a qual, não comporá o rol de *infrações penais de menor potencial ofensivo*. Portanto, considerando-se como referencial tão-somente a lei dos Juizados especiais, os crimes de trânsito, rubricados de lesão corporal culposa, embriaguez ao volante e participação em competição não autorizada, não podem se valerem deste instituto.

Todavia, o parágrafo único do art. 291, do CTB, conhecedor da impossibilidade, à luz da lei 9.099/95, a aplicação da transação penal, e demais institutos ali prescritos, tratou de trazê-los de maneira expressa.

Portanto, o legislador de trânsito, ignorando o disposto na lei federal n. 9.099/95, regulamentadora de preceito constitucional, através de lei ordinária, assegurou a composição civil, a transação penal e a necessidade de representação da vítima, como condição de procedibilidade e prosseguibilidade, para os delitos de lesão corporal culposa e lesões corporais de natureza leve.

Cumprе ressaltar que, o Código de Trânsito brasileiro, notadamente revestido de política incriminadora, nesta parte mostrou-se incongruente com a sua ideologia, posto que, à luz da Lei Federal dos Juizados Especiais, não poderia ser aplicada, a transação penal, aos crimes elencados no parágrafo único, do artigo 291, do CTB (lesão corporal culposa, embriaguez ao volante e participação em competição não autorizada).

De qualquer sorte, podemos apontar como sendo mais um argumento para a aplicação da lei no 9.099/95 aos crimes de trânsito, *no que couber*. Ora, se pode o mais, pode o menos; se ampliou o leque de possibilidades para aplicação da transação, da composição civil e necessidade de representação, pode-se aplicar em todos os outros delitos.

Sobre essa parte, cabe a seguinte indagação: teria o legislador da lei de trânsito possibilidade constitucional de aplicar a *transação penal*, a composição civil e a necessidade de representação da vítima, como condição de procedibilidade e prosseguibilidade, para os delitos de lesão corporal culposa e lesões corporais de natureza leve aos crimes com pena máxima superior a um ano?

O parágrafo único do artigo 291 do CTB, entendeu reunir capacidade para ampliar o rol de crimes de menor capacidade lesiva, posto que aferiu a crimes com pena superiores ao permitido, benefícios somente aplicáveis aos de pena máxima não superior a um ano, consoante a lei no 9.099/95.

Pois bem, em resposta a indagação proposta, no tocante a composição civil, e a necessidade de representação da vítima, entendemos que trata-se de deliberação possível, uma vez que a Lei Federal no 9.099/95, que criou estes institutos e os aplicou aos crimes com pena máxima não superior a um ano, é lei ordinária, de modo que outra lei pode versar de forma diversa.

A lei Federal no 9.099/95, na parte que tratou das pequenas infrações, ou as de *menor potencial ofensivo*, anotou que *consideram-se infrações penais de menor potencial ofensivo, **para os efeitos desta Lei**, as infrações penais e os crimes a que a Lei comine pena máxima não superior a um ano, excetuados os casos em que a lei preveja procedimento especial.* (grifos e negritos nossos).

Do próprio texto de lei retira-se a possibilidade de outras leis ampliarem o rol de infrações de menor potencial ofensivo, visto que *anotou para os efeitos desta lei*. De sorte que poderia o Código de Trânsito brasileiro ampliar este leque, sem ferir qualquer princípio.

Inobstante os argumentos apresentados acima, cremos que a maior segurança para o legislador do CTB aplicar estes institutos reside no fato de que foram criados pela Lei extravagante (9.099/95), sendo certo que não tem o condão de delimitar e determinar que outra lei extravagante verse de modo diverso.

Nesse sentido, colhe-se a magnífica manifestação de Bitencourt, (1999, p.109) asseverando que:

Por isso, como a composição cível prevista no art. 291, parágrafo único, do CTB não tem nenhuma vedação constitucional e, ainda, ratifica uma política de valorização da vítima, que fora iniciada com a Lei n. 9.099/95, com ótimos resultados, aplaudimos o acerto dessa cominação legal, mesmo que as infrações relacionadas no dispositivo em exame não se caracterizem como de menor potencial ofensivo.

No que tange a *transação penal*, temos que não poderia o legislador de trânsito aplicá-la aos seus crimes, com penas máximas superiores a um ano, visto tratar-se de deliberação constitucional, na qual estabeleceu-se que este instituto seria aplicado após a criação de lei ordinária (Lei dos Juizados Especiais). Senão vejamos:

Art. 98, da Constituição Federal: "A União, No Distrito Federal e nos Territórios, e os Estados criarão:

*I - **juizados especiais**, providos por juízes togados, ou togados e leigos, competentes para a conciliação, o julgamento e a execução de causas cíveis de menor complexidade e infrações penais de menor potencial ofensivo, mediante os procedimentos oral e sumaríssimo, permitidos, na hipóteses previstas em lei, a **transação** e o julgamento de recursos por turmas de juízes de primeiro grau:(grifos nossos).*

Razão pela qual sustentamos que para a aplicação da *transação penal*, mister se faz que as infrações não prescrevam pena máxima superior a um ano, visto que este *mandamento constitucional* foi regulamentado pela lei dos

Juizados Especiais, conforme o próprio texto constitucional, que por sua vez, assinalou ser cabível a transação àquelas infrações de pena delimitada.

Conclui-se que a aplicação da *transação penal* aos crimes com penas máximas superiores a um ano, conforme anotou o Código de Trânsito brasileiro, no parágrafo único, do artigo 291, fere preceito constitucional, de acordo com a exposição de motivos impeditivos anotadas anteriormente. Ao passo que a transação civil, a necessidade de representação da vítima, não encontra impedimento na Carta magna.

Para corroborar a nossa posição, trazemos a colação a manifestação da lavra de Bitencourt, (ano 1.999, p. 182) anotando que:

[...] Logicamente, o legislador pode utilizar outros critérios e outros parâmetros para determinar a definição ou extensão das infrações penais de menor potencial ofensivo, desde que seja para outros fins. Juizados Especiais Criminais e transação penal são dois institutos intimamente relacionados à pequena ofensividade da infração penal, e somente para essas pequenas infrações a Constituição autoriza a utilização da transação penal.

Nesse sentido concordamos com o mencionado autor, pois tanto para a ampliação da definição dessas pequenas infrações quanto a utilização, em outras infrações, da transação penal não encontram amparo constitucional e feririam os princípios do devido processo legal, da ampla defesa, da presunção de inocência e da culpabilidade".

Para finalizar, nota-se que o professor Bitencourt chega ao ponto de afirmar, devidamente fundamentando, que a ampliação do rol de pequenas infrações penais fere preceito constitucional, posto que a Carta Magna entregou a Lei dos Juizados Especiais a competência para tanto.

Todavia, pensamos que somente a aplicação da transação penal às infrações com pena máxima superior a um ano fere preceito constitucional.

Pois bem, feito estes esclarecimentos, cumpre discorrermos sobre os onze delitos prescritos no Código de Trânsito brasileiro, e a aplicação da lei dos Juizados Especiais Criminais.

Gomes ( 1998) anota que *o novo CTB, no total, prevê, onze delitos: a um deles (art. 302, homicídio culposo) não se aplica a Lei 9.099/95. Nem sequer cabe, em princípio, suspensão condicional do processo (art. 89), porque a pena mínima passou a ser de dois anos (uma exceção possível em tese será o caso de reparação do dano antes da denúncia - arrependimento posterior - CP, art. 16). Aos outros dez delitos aplica-se a citada lei (total ou parcialmente, conforme a hipótese, como veremos em seguida).*

E continua, argumentando que *sete delitos possuem pena máxima cominada não superior a um ano (arts. 304, 305, 307, 309, 310, 311e 312): são infrações de menor potencial ofensivo, regidas integralmente pela Lei dos Juizados Especiais Criminais [...]*

Por derradeiro, prescreve que os três últimos, considerando a somatória dos onze crimes, são delitos que *contam com regime jurídico especial. São eles: a) lesão corporal culposa; b) embriaguez ao volante e c) participação em competição não autorizada ("racha"). Os três (arts. 303, 306 e 308) possuem pena máxima cominada superior a um ano.*

Assim, os onze crimes de trânsito estão anotados do art. 302 ao 312, do capítulo XIX, seção II.

Acerca do **art. 302**, que erroneamente *anota praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor*, porque não haveria de valer-se da *expressão praticar homicídio*, posto que a conduta do homicídio é aquela corretamente prevista no art. 121, do Código Penal. Qual seja, *matar alguém*, é tranqüilo a inaplicabilidade da Lei Federal nº 9.099/95.

Considerando-se a pena prevista para este delito, nem mesmo cabe a suspensão condicional do processo; excetuando-se; entretanto, a possibilidade de reparação dos danos antes do início do processo(oferecimento da denúncia).

Os crimes de omissão de socorro (**art. 304**); fuga do local para frustrar a aplicação da lei penal, ou civil (**art. 305**); violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código (**art. 307**); dirigir veículo automotor em via pública, em via pública, sem a devida Permissão ou a habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano (**art. 309**); prescrevem pena máxima não superior a um ano, de modo que admite a reparação civil, a transação penal e a suspensão condicional do processo.

Os mesmos procedimentos dos Juizados Especiais anotados no item anterior, aplicam-se à permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou como 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 (**art. 310**); trafegar em velocidade incompatível com segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros [...] (**art. 311**); e, Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima [...] (**art. 312**).

A estes crimes, elencados no dois itens anteriores, consoante expressa previsão na Lei no 9.099/95, não se imporá prisão em flagrante; não será instaurado inquérito policial( ao menos inicialmente), e sim termo circunstanciado; a autoridade policial encaminhará as partes envolvidas ao juízo competente.

Os crimes de Lesão corporal culposa (**art. 303**); embriaguez ao volante (**art. 306**) e participar de disputa ou competição não autorizada (**art. 308**), respectivamente, com penas de 06 (seis) meses a 02 (dois) ano e 06 (seis) meses a 03 (três) anos, observando-se a pena máxima, valem-se dos mesmos privilégios concedidos aos crimes do Código de Trânsito brasileiro, com pena máxima não superior a um ano, uma vez que o parágrafo único, do artigo 291(CTB) assim desejou.

De modo que, sem a disposição expressa no parágrafo único, do art. 291, do CTB, a estes delitos não se aplicaria a composição civil e a *transação*

*penal*, visto que à luz da Lei dos Juizados Especiais Criminais, caberia apenas aos crimes com pena máxima não superior a um ano.

O CTB, além de ter estabelecido novas regras para o tráfego nas ruas e estradas, criou tipos penais e recriou outros já existentes no código penal e na lei de contravenções penais. A diferença está nas peculiaridades das infrações cometidas e a quem sustente que o novo código gera conflito de normas. “O capítulo penal é apenas um dos componentes de uma realidade complexa. Sozinho, ele não resolve nada”, argumenta o advogado MONTEIRO, (1999) **Crimes de Trânsito:** (e a aplicação da Lei nº 9.099, de 26.9.1995, e a responsabilidade civil):

O autor acima citado segue a corrente dos juristas que preferiram ver os chamados delitos de trânsito inseridos em lei específicas “No Código, como esta, não é o ideal. O CTB tem natureza administrativa, porém a parte penal acabou sendo inserida, pois corríamos o risco de perder todo o processo legislativo”. (sublinhado nosso)

Segundo afirma, o projeto de lei que serviu de base para o CTB foi baseado em estudos comparativos dos países que adotam legislação específica de trânsito e que, de alguma forma, viram reduzir o número de acidentes por força de lei.

A polêmica sobre a criminalização dos acidentes de trânsito e o que a justiça deve fazer não é de hoje. Monteiro (1999) lembra que no longo trâmite das discussões sobre a elaboração do novo código, à parte penal chegou a ser retirada quando foi encaminhada ao Poder Executivo e depois recuperada quando o projeto voltou a Câmara dos Deputados.

A primeira figura penal que passa a ser regulada pelo Código de Trânsito é o homicídio culposo, considerado como a eliminação da vida de uma pessoa por ato de outra, através de uma causa gerada por culpa, nas espécies imprudência, negligência ou imperícia.

Salienta-se a crítica de Damásio E. de Jesus (2000, p. 72) à definição:

O conceito típico é criticável. Nunca houve maneira mais estranha de descrever delito. O verbo, que tecnicamente representa o núcleo do tipo, refletindo a ação ou a omissão, não menciona a conduta principal do autor. É 'praticar'. Ora, o comportamento do autor do homicídio culposo, para fins de definição típica, não consiste em 'praticar homicídio culposo', e sim 'matar alguém culposamente'. O verbo típico é 'matar'; não 'praticar'. O sujeito é punido não porque 'praticou', mas sim porque 'matou alguém'. O autor é quem realiza a conduta contida no verbo do tipo, e não quem 'pratica homicídio'.

Os aspectos criminais do código de trânsito brasileiro continuam a suscitar polêmicas nos tribunais do país. Questões controvertidas ainda não foram completamente pacificadas, novos vícios de inconstitucionalidade foram suscitados e a miscelânea legislativa continua a proliferar novas leis semelhantes. O caos legislativo na seara penal é eminente e aos operadores do Direito resta apelar para verdadeiros malabarismos afim de poder aplicar as novas normas jurídicas que brotam do nada, dia após dia. Da análise dos delitos de trânsito talvez fique assentado que os crimes de perigo abstrato ou presumido padecem de inconstitucionalidade, afrontando o princípio da lesividade. Essa é a tendência que parece ser seguida pela mais alta corte e que deve orientar os juristas daqui por diante.

A exemplo da realidade, sobre o que ocorre quanto a aplicação da pena, verificado o crime de trânsito, colacionamos na íntegra a matéria publicada no Jornal diário da manhã – Carolina Chuay, ninguém foi preso em Goiás por matar no trânsito desde a vigência do novo CTB; julgamentos demoram e pena de reclusão vira prestação de serviços.

Polyana Teixeira de Melo tinha 19 anos quando foi atropelada e morta sobre uma faixa de pedestres na Avenida 85, na praça do Ratinho, em Goiânia, em março de 1999. O motorista, Luiz Antônio de Almeida, não imaginava que, ao furar o sinal vermelho, afetaria tantas vidas. A camionete D-20 que dirigia colheu a moto de Max Alves da Silva, atropelou Polyana e Elciara Maria Borges e ainda bateu no carro de Celina Martins Guimarães.

Ele matou a família toda”, desabafou a mãe de Polyana, Fátima Aparecida de Melo. “Destruí nossa família. Atropelou, fugiu, mentiu. É uma ferida aberta que não sara. Nunca mais conseguiremos passar por ali. É muito difícil.

Luiz Antônio foi enquadrado no Código de Trânsito Brasileiro por homicídio culposo (quando não há intenção de matar), agravado por este ter ocorrido na faixa de pedestres e por ele ter fugido em prestar socorro. A sentença, do juiz Alan de Sena Conceição, o condenou a três anos e dois meses de detenção, além da suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Inconformado com a decisão, Luiz Antônio recorreu ao Superior Tribunal de Justiça (STJ). Todos os pedidos foram negados. Somente no último dia 14 ele compareceu em juízo para entregar sua CNH e começar o cumprimento da pena. Só que, em vez de ficar detido, vai prestar serviços no hospital de Urgência de Goiânia um sábado por mês e doar a cada três meses, cestas básicas a uma instituição de caridade. Essa é a chamada pena restritiva de direito, prevista na legislação brasileira.

Assim são 99% dos crimes de trânsito em Goiânia, onde, desde a vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro, em 22 de janeiro de 1998, ninguém foi condenado e preso.

Na Capital, há duas varas especializadas no assunto. Cada uma recebe cerca de 320 novos processos por ano. Todos eles tratam de acidentes causados por negligência, imprudência ou imperícia. Para a família de Polyana, a pena não foi o bastante. “Você acha que isso é justiça ? pergunta Fátima.” Qualquer um pode doar cestas básicas. Isso não é sentença !” Como conforto, a mãe de Polyana tem a religião. “Creio na justiça de Deus, porque a nossa está muito fraca.”

Na opinião da advogada Maria Thereza Alencastro Veiga, a pena restritiva de direitos deve ser observada com muito cuidado. Não se pode agir de forma prescrita”, comenta.” Existem circunstâncias e circunstâncias. A legislação brasileira é absurda. Capturar uma arara é crime inafiançável. Atropelar e matar alguém te obriga a prestar serviços à comunidade.”

Os casos em que há punição com cadeia são raros, apenas quando ocorre um fato excepcional. ” É quando a ação do motorista é tão imprudente e tão estúpida que, caracterizá-la como homicídio culposo, seria “benevolência”, explica o promotor de Justiça Fernando Krebs, que atua no tribunal do Júri. Um exemplo desses é o acidente provocado por Samer Al Afio, conhecido como turquinho. Há nove anos, quando ele trafegava em alta velocidade pelas ruas de Campinas com os faróis desligados (testemunhas garantem que ele estava disputando um “racha”), provocou a morte de uma família inteira. Turquinho se chocou contra um chevette ocupado por Getúlio Pereira 36, a mulher deste, Maria Ângela, 31, e as filhas Thalyta e Kerly, 9 e 6, respectivamente. A violência do impacto fez com que duas das vítimas morressem com o pescoço quebrado.

O processo de Turquinho ainda tramita na 1ª Vara Criminal de Goiânia. O crime foi enquadrado como dolo eventual (em que o responsável age de maneira bastante arriscada e, assim, precisa assumir a consequência dos seus atos). Até o momento, só há a decisão de pronúncia, que determina que ele se submeta ao Tribunal do Júri. Dessa decisão, já existe um recurso para o Tribunal de Justiça. O julgamento do crime, na verdade, vai demorar cerca de dois anos para acontecer.

Em fevereiro do ano de 2004, o Tribunal do Júri avaliou outro caso excepcional. Péricles Ronan Barbosa foi condenado a oito anos e oito meses de reclusão por atropelar e matar o policial civil Luiz Antônio Moreira , em junho de 94. Mas esse não foi acidente. Depois de assistir ao jogo Brasil x Camarões (pela copa do Mundo) na casa de amigos, Moreira parou no Woodstok Chopp para comprar cerveja. Quando foi sair, notou que havia um carro que bloqueava o seu. Ronan, o dono do carro, disse que não ia manobrar porque “dava pra passar”. Depois de algumas discussões, Moreira se sentiu provocado e quis intimidar Ronan dando dois tiros para o alto. Ronan resolveu tirar o carro, mas esperou Moreira dar a volta para entrar em seu veículo. Neste momento, ele acelerou, atropelou o policial e fugiu.

Diante dos últimos casos acima citados outra idéia não poderia nos passar senão a de pura benevolência ao concluirmos que até agora somente uma pessoa foi condenada em Goiás por matar no trânsito. Ainda assim, não está presa, pois aguarda julgamento de recurso em liberdade.

Relativamente ao dolo eventual, há uma grande diferença em desenvolver uma velocidade de cem quilômetros por hora em uma pista livre e em outra repleta de pedestres; ou quando se está são e se encontra o condutor embriagado. Nota-se, pois, que a mesma velocidade comporta situações de previsibilidade diferentes: uma, de não ocorrência de acidente; outra, de quase certeza de sua verificação, ou da presença de todos os ingredientes para que aconteça. Na primeira, o sujeito prevê o resultado, mas tem confiança de que não aconteça; na segunda, não se antevê o acidente. Exemplo claro desta espécie de dolo é o seguinte, indecisão do STF:

A conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade ético-jurídica, participa com seu veículo automotor de inaceitável disputa automobilística realizada em plena via pública, nesta desenvolvendo velocidade exagerada, além de ensejar a possibilidade de reconhecimento de dolo eventual inerente a esse comportamento do agente, justifica especial exasperação da pena, motivada pela necessidade de o Estado responder, grave e energeticamente, à atitude de quem, em assim agindo comete os delitos de homicídio doloso e de lesões corporais – RT 733/478.

### 3 Conclusão

Não há dúvida. O Código de Transito Brasileiro, nestes últimos sete anos de existência e aplicabilidade, revelou ao mundo suas incongruências e desacertos. Poucos não foram os que se aventuraram em criticá-lo e, diga-se de passagem, com fundamentados e evidenciados motivos.

Foi como tirar de uma universalidade, pedaços que estavam ali bem localizados e depois distribuí-los, especializando delitos que a lei penal codificada já contemplava.

É ingenuidade acreditar que legislando da forma como se legislou no caso do Código de Trânsito, irá se resolver o problema da violência e impunidade no trânsito presente na nossa sociedade, pois a realidade exige uma resposta enérgica dos setores competentes. O Código de Trânsito, ao criminalizar várias condutas, disponibilizou apenas ferramentas para uma maior repressão aos delinqüentes viários. Cabe agora aos operadores do direito avançar nesta direção.

Aos motoristas e pedestres – principais agentes do trânsito – caberá agora a consciência de mudar a realidade herdada do passado. A educação de trânsito tem papel fundamental nesse processo se desenvolvida, a educação servirá de suporte básico para a aplicação da lei que cingirá o perfeito convívio entre todos os usuários do trânsito. A harmonia tenderá a prevalecer, ao contrário do atual quadro caótico no trânsito brasileiro.

Desta forma, insistimos na manutenção e expansão de câmaras temáticas, tratando o assunto com maior periodicidade e envolvendo nos processos de discussões vários segmentos sociais atuantes nas questões do trânsito, pois, somente com a abertura de pensamentos é que poderemos concatenar os que melhor expressão a realidade em nosso trânsito e,

consequentemente, sugerir as melhores soluções que culminarão expressas na forma de texto legal, direcionando a conduta de todos os cidadãos envolvidos na dinâmica da utilização das vias públicas, vez que nós componentes de uma sociedade democrática, desde já devemos fazer nossa parte, cada qual em seu setor, seja como pais em relação aos filhos, ou dos filhos em relação aos pais, seja com motoristas, pedestres, ciclistas, professores, diretores, juizes, promotores públicos, policiais, enfim principalmente como o maior e mais importante papel o de CIDADÃO BRASILEIRO.

## 4 Bibliografia

ABREU, Waldyr de **Código de trânsito brasileiro**: infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais. São Paulo: Saraiva, 1998.

BITENCOURT. Cezar Roberto. NOVAS PENAS ALTERNATIVAS. Análise Político-Criminal da Lei n. 9.714/98. São Paulo. Saraiva. 1.999.

BASTOS. Celso Ribeiro. Curso de Direito Constitucional. 19A edição; São Paulo, Saraiva, 1998.

CHUAY,CAROLINA . Violência 6 anos de impunidade. Jornal Diário da Manhã; Editoria Cidades, 26.04.2004, p. 3/5.

GOMES, Luiz Flávio. CTB: **Primeiras Notas Interpretativas**. *Instituto Brasileiro de Ciências Criminas (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

GOMES. Luiz Flávio. Estudos de Direito Penal e Processo Penal. São Paulo. Revista dos Tribunais. 1.998.

GONÇALVES, Vitor Eduardo Rios; BECHARA, Fábio Ramazzini. **A Transação Penal nas Lesões Corporais Culposas de Trânsito da Nova Lei nº 9.503/97**. *Instituto Brasileiro de Ciências Criminas (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

JESUS, Damásio Evangelista. **Crimes de trânsito**: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997). São Paulo: Saraiva, 2000;

JESUS. Damásio Evangelista. Direito Penal. 12A edição; volume 3; São Paulo, Saraiva, 1998.

**Dois Temas da Parte Penal no Código de Trânsito Brasileiro.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

**Perdão Judicial nos Delitos de Trânsito.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 6, boletim nº 63, fevereiro, 1998;

**Crimes de Trânsito Têm Normas Gerais Específicas.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

MIRABETE, Julio Fabbrini. Juizados Especiais Criminais. 4ª edição, revista e atualizada até abril de 2000. São Paulo. Atlas. 2.000

MORAES, Alexandre de. Direito Constitucinal. 5ª edição; São Paulo, Atlas, 1999.

MONTEIRO, Ruy Carlos de Barros. **Crimes de Trânsito:** (e a aplicação da Lei nº 9.099, de 26 26.9.1995, e a responsabilidade civil): jurisprudência do STF e do STJ, atualizada até 29 de junho de 1998. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 1999;

NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. **Crimes do código de trânsito:** de acordo com a lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997: comentários, jurisprudência e legislação. São Paulo: Atlas, 1999;

OLIVEIRA, William Terra de. CTB – “Controvertido Natimorto **Tumultuado**”. *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. **Breves Anotações sobre o Código de Trânsito Brasileiro.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro.** 4. ed. Ver., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.

ROCHA, Luiz Otávio de Oliveira. **Código de Trânsito Brasileiro: Primeiras Impressões.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

SHECAIRA, Sérgio Salomão. **Primeiras Perplexidades sobre a Nova Lei de Trânsito.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

SILVA, Marcos Antônio da. **Normas para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos na UCG: modalidades, formatação e referências.** Goiânia: Ed. Da UCG, 2002.

STOCO, Rui. **Código de Trânsito Brasileiro: Disposições Penais e suas Incongruências.** *Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim)*. São Paulo: ano 5, boletim nº 61, dezembro, 1997;

OLIVEIRA, Luiz Carlos de. A aplicabilidade da Lei dos Juizados Especiais Criminais sobre os onze crimes previstos no CTB . Jus Navigandi, Teresina, a. 5, n.51,out.2001.Disponívelem:<<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=2045>>.

WUNDERLICH, Alexandre. O dolo eventual nos homicídios de trânsito: uma tentativa frustrada. Jus Navigandi, Teresina, a. 4, n. 43, jul.2000. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=1732>>.

QUADRO, Rodrigo Kurth. Trânsito à beira do caos . Jus Navigandi, Teresina, a. 4,n.36nov.1999.Disponívelem:<<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=1727>