

**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ**  
**VARAS DE DELITOS DE TRÂNSITO**

A JUSTIÇA NO TRÂNSITO

INFORMATIVO – N. 02

CURITIBA  
MAIO – 2003

A JUSTIÇA NO TRÂNSITO

INFORMATIVO – SEMESTRAL

VARAS DE DELITOS DE TRÂNSITO

Maio/ 2003

n. 2

ano 2003

Curitiba/PR

## SUMÁRIO

A) EXPEDIENTE

B) ARTIGOS JURÍDICOS

C) ARTIGO TÉCNICO

D) JURISPRUDÊNCIA - ACÓRDÃO

b.1. TRÂNSITO: EDUCAÇÃO E CIVILIDADE (Octávio César  
Valeixo).....  
.....

b.2. DOIS TEMAS DA PARTE PENAL DO CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO (Damásio  
de Jesus).....  
.....

b.3. O HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO. ART. 302 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO  
BASILEIRO X ART. 121, PARÁGRAFO TERCEIRO DO CÓDIGO PENAL (Rômulo de  
Andrade  
Moreira).....  
.....

b.4. VÍTIMA E MULTA REPARATÓRIA NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (Lélio  
Braga

Calhau).....  
....

b.5. O DOLO EVENTUAL E A CULPA CONSCIENTE EM CRIMES DE TRÂNSITO (Sérgio Ricardo Freire Pepeu).....  
..

b.6. TRÂNSITO, TRANSE E ANGÚSTIA (Sérgio Inácio Sirino).....

b.7. PERDÃO JUDICIAL. - O Juiz entre a Lei e o Justo. (Elisabeth Cavalcante Oliveira e Eduardo Zanoncini Miléo).....  
.....

b.8. A INDENIZAÇÃO CIVIL NA JUSTIÇA CRIMINAL DE TRÂNSITO (Rogério Ribas).....  
.....

b.9. TRATAMENTO PSICOLÓGICO ÀS VÍTIMAS E SEUS FAMILIARES EM DECORRÊNCIA DE TRAUMAS SOFRIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO (Edison de Oliveira Macedo Filho).....

b.10. OBRIGATORIEDADE DO BAFÔMETRO NO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO (Edison Miguel da Silva Júnior e Mozart Brum Silva).....  
.....

### C) ARTIGO TÉCNICO

c.1. COMPORTAMENTO E TRÂNSITO (Adriane Picchetto Machado).....  
.....

D) JURISPRUDÊNCIA - ACÓRDÃO

d.1. Homicídio Culposo (Rel. Francisco Pinto Rabello Filho).....  
.....

E) CORREIO ELETRÔNICO E  
ENDEREÇOS.....

EXPEDIENTE

TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Desembargador OTO LUIZ SPONHOLZ - Presidente

Desembargador JOSÉ ANTÔNIO VIDAL COELHO – Vice –Presidente

Desembargador ROBERTO PACHECO ROCHA – Corregedor Geral da Justiça

Doutor NEI ROBERTO GUIMARÃES - Secretário

Doutora ZAHRA MARIA GONÇALVES NEVES – Sub-Secretária

Coordenador Geral: Edison de Oliveira Macedo Filho – Juiz de Direito

Colaboradores: Doutor Rogério Ribas, Doutora Priscila Gavanski Araújo Sarrão, Doutor Luciano Valério, AMAPAR e Editora Juruá.

TRÂNSITO: EDUCAÇÃO OU CIVILIDADE

Desembargador Octávio César Valeixo[1]

A sociedade do século XX vive encharcada de violência que, aliás, não é prerrogativa de nossa época, uma vez que tem sido companheira inseparável do homem em todos os tempos. Ao final deste século, porém, ela se avolumou e explodiu em ritmo incontrolável.

No caso específico do Brasil, para um povo como o nosso, de inclinação marcante para a infração às leis, de manifesto desprezo pelas normas legais, a conduta agressiva na área de trânsito acabou assimilada com naturalidade pela própria sociedade, ao longo dos anos.

Tratado nas últimas décadas como ação inexpressiva, o sinistro veicular acabou perdendo suas características de reconhecido potencial ofensivo, diluindo-se na erosão que abalou os mecanismos da repressão à criminalidade em geral.

O comportamento exteriorizado no trânsito constitui marca registrada de nossa incivilidade, equivocadamente atribuído como forma de falta de educação dos usuários da via pública.

Embora haja uma relação evidente entre os dois conceitos, a civilidade - cuja ausência é causa de ações predatórias desde a facilidade como se sujam as ruas e danificam jardins públicos, à depredação dos aparelhos telefônicos até a violência manifestada ao volante - não flui unicamente da falta de educação e cultura.

Há agrupamentos de pessoas que podem colocar em prática atos tipicamente incivis, mesmo sendo cultos e educados, ao mesmo tempo há comunidades não educadas e incultas que podem apresentar expressivos atos de civilidade. Nota-se que o tema é de natureza mais ética do que cognoscitiva, porquanto não é do saber, do conhecimento, que resulta, obrigatoriamente, o bom comportamento social. Do que resulta, então?

Antes de respondermos a esta pergunta, reflitamos sobre o que ocorre em países de população mais educada, civilizada e culta que a nossa, onde o volume de acidentes de trânsito é bem menor do que o do Brasil, e onde são raras as predações de telefones, jardins, e onde não se costuma jogar papéis ou lixo na rua. Comparemos, por exemplo, São Paulo, Paris, Estocolmo, Frankfurt, Tóquio ou, até mesmo Nova York, com todos os seus problemas de uma megalópolis, mas que com o revigoramento de mecanismos repressivos tem apresentado redução nos índices de criminalidade. Nesta grande cidade americana, todos devem saber, se alguém sair à rua para passear com seu cachorro sem levar um saquinho de plástico e uma pазinha será multado em cem dólares; em Tóquio, famílias já foram à ruína, com alguns de seus membros levados ao harakiri, em razão das pesadíssimas indenizações que tiveram de pagar por acidente de trânsito e, regra geral, o culpado se responsabiliza o resto da vida pelo sustento da vítima em caso de morte; em Frankfurt, são expressivas as multas por infrações cometidas por pedestres, como cruzar a rua com o sinal vermelho ou fora da faixa; estacionar em local proibido é caso de polícia e com conseqüências judiciais imediatas, seja em Londres ou Paris, também.

Pois bem. Seria de indagar: caso a educação, o desenvolvimento, o nível cultural das nações do primeiro mundo bastassem para nelas estabelecer uma civilidade natural, inibitória dos predadores sem causa como aquelas a que nos referimos, por que lá deveria haver leis e sanções judiciais e administrativas tão severas a respeito? Se de tal forma fosse arraigada nas populações desses países, o hábito de respeitar a coisa

pública ou alheia, ou o respeito natural entre os cidadãos vivendo em sociedade por que tanta preocupação em penalizar os infratores?

Ainda que consideradas as sensíveis diferenças cognoscitivas - isto é, educacionais e/ou culturais entre os povos, não há diferenças éticas fundamentais entre as populações do mundo. Não há uma incivilidade intrínseca nos povos não desenvolvidos econômica, educacional e culturalmente. O que se observa, na realidade, são disparidades consideráveis entre essas diversas comunidades, no concernente à eficácia intimidativa da lei e à eficiência punitiva da Justiça. Temos como exemplo o de um operário em Tóquio, dirigindo seu automóvel, não avança sobre a faixa de pedestres com o sinal vermelho e se um doutor de Curitiba o faz tranquilamente, não é porque o primeiro seja mais culto ou educado que o segundo. É porque o primeiro sabe das conseqüências que lhe ocasionará o ato infracional e o segundo sabe do prejuízo nenhum de seu desrespeito. No caso, é porque o primeiro teme a lei e a Justiça e o segundo não.

Note em jornal de São Paulo, há alguns anos, relatava que em uma favela, onde está instalado telefone público, seus moradores contrataram um vigia armado - remunerado pelos favelados -, para impedir atos de depredação.

Esse grupo de moradores, com certeza denominados de baixo nível de educação e cultura, revela, no entanto, uma perfeita consciência do que seja a condição básica da civilidade, isto é, do bom comportamento dos cidadãos em sociedade, do respeito ao interesse comum.

Trânsito - Bairros pobres - condomínios de luxo.

Tudo isso nos leva a uma só conclusão: civilidade, em última análise, é punibilidade. Não vejo possibilidade de haver, naturalmente, um respeito aos bens comuns ou alheios, um respeito ao semelhante, se não existirem sanções eficiente, adequadas à gravidade da infração, e de pronta execução judicial e administrativa que inibam os impulsos socialmente lesivos.

Melhores êxitos serão alcançados se concomitantemente às campanhas Paz no Trânsito. Não suje Sua Rua ou Conserve o seu Orelhão, forem noticiadas as punições impostas aos recalcitrantes. Pergunto: o que ocorreria nos chamados países evoluídos educacional e culturalmente, com populações ditas "civilizadas", se não lhes houvesse as leis rigorosas e pronta resposta penal do Estado a exigir tal civilidade?

Chamo à reflexão, no momento em que a mobilização da sociedade começa a reverter o quadro de permissividade implantado no trânsito brasileiro, nas últimas décadas.

Percebe-se, ao final do século, ao nos aproximarmos da millionésima morte no trânsito, a reação de significativos setores da comunidade e de algumas instituições públicas e privadas pelo despertar de um sentimento de ruptura com o triste passado recente de tolerância com a violência veicular.

A nossa visível falta de civilidade na via pública deverá sofrer um processo de reversão com o novo Código de Trânsito Brasileiro, a entrar em vigor no primeiro semestre do próximo ano, com certeza, mas, desde que efetivamente observado pelos seus principais destinatários, os usuários da relação homem/veículo e executadas as sanções previstas pelas instituições com responsabilidade com o problema, com o rigor que a gravidade do momento exige.

## DOIS TEMAS DA PARTE PENAL DO CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO

Aplicação da Lei n. 9.099/95

Damásio de Jesus[2]

"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 n. 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 arts. 74, 76 e 88 da Lei n. 9.099, de 26 de setembro de 1995." (Código Brasileiro de Trânsito, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Tem-se afirmado que, diante do dispositivo, os crimes de embriaguez ao volante e "raxa" são de ação penal pública condicionada à representação, uma vez que a eles determina a aplicação do art. 88 da Lei n. 9.099/95. Essa interpretação conduziria a verdadeiro absurdo, exigindo-se, no crime de "competição não autorizada", representação do ofendido. Tratando-se de crime contra a incolumidade pública, dificilmente haveria processo, tendo em vista a incrível necessidade de representação de um participante ou dos assistentes do "raxa". E no crime de embriaguez ao volante, também contra a incolumidade pública, tendo a coletividade como sujeito passivo, quem iria exercer o direito de representação?

Essa interpretação, com o devido respeito, não nos parece correta. O parágrafo único não pode ser apreciado isoladamente. Note-se que o caput do art. 291 recomenda a incidência da Lei n. 9.099 sobre os crimes de trânsito, "no que couber". Assim, é preciso adequar as hipóteses dos delitos referidos no parágrafo único ao caput da disposição e aos princípios daquela lei, no que for apropriado. Disso decorre que:

1. no delito de lesão corporal culposa incidem a exigência de representação e a suspensão condicional do processo (arts. 88 e 89 da Lei n. 9.099/95). Observe-se que a Lei dos Juizados Especiais Criminais faz referência expressa à lesão corporal culposa.
2. os crimes de embriaguez ao volante e "raxa" são de ação penal pública incondicionada, sendo descabida a exigência de representação. No tocante a eles é aplicável a suspensão condicional do processo.

Não cremos razoável a orientação de que, em face da lei nova, nos casos de lesão corporal culposa, "raxa" e embriaguez ao volante são aplicáveis os

institutos da composição civil (art. 74) e a transação penal (art. 76), uma vez que o art. 291, parágrafo único, faz referência a esses dispositivos. Note-se que nesses crimes, em face do mínimo da pena detentiva, são impossíveis a composição civil e o acordo penal (arts. 61, 74 e 76). Entendemos que a Lei dos Juizados Especiais Criminais realmente é aplicável aos delitos de trânsito, mas "no que couber". E o art. 61 da lei especial dos Juizados só admite aquelas medidas quando a pena máxima não é superior a um ano. Não é o caso daqueles crimes.

Multa reparatória: pena sem crime

"Art. 297. A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1.º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.

§ 1.º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

§ 2.º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal.

§ 3.º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado." (Código Brasileiro de Trânsito)

A cominação da pena pode ser especial ou geral. Especial quando abstratamente imposta no preceito secundário da norma incriminadora (Parte Especial do Código Penal ou legislação extravagante). Geral quando prevista na Parte Geral do estatuto criminal. As penas privativas de liberdade são cominadas na Parte Especial e nas normas incriminadoras extravagantes. A imposição das penas restritivas de direitos (alternativas) obedece ao critério geral. Nos termos do art. 54 do Código Penal, elas "são aplicáveis, independentemente de cominação na Parte Especial, em substituição à pena privativa de liberdade".

Nos termos desse sistema, o art. 43 do Código Penal apresenta o rol das penas restritivas de direitos, o art. 44 arrola os casos em que são admissíveis e explica como se realiza a substituição e os arts. 46, 47 e 48, respectivamente, enunciam os princípios de compreensão, extensão e aplicação de cada uma delas (prestação de serviços à comunidade, interdições temporárias de direitos e limitação de fim de semana). Note-se que são imprescindíveis:

1. a cominação genérica da pena (imposição com nomen juris, em que consiste, casos de cabimento, requisitos etc.); e
2. o complemento explicativo (como se faz a substituição, conversão etc.).

Na "multa reparatória" do Código Brasileiro de Trânsito, entretanto, o legislador se esqueceu da cominação genérica. E também não há a específica

(imposição no preceito secundário da norma incriminadora). Consultando a Parte Geral (arts. 291 e ss.) e a Parte Especial (arts. 302 e ss.) do CBT, não encontramos nem preceito secundário (cominação especial) e nem dispositivo genérico de cominação. No art. 297, temos somente a segunda parte do sistema (enunciado complementar explicativo).

De modo que a pena de "multa reparatória", por falta de cominação legal (princípio da reserva da lei, art. 1.º do CP), não pode ser aplicada pelo juiz. Ela não existe, pois não se sabe a que crimes aplicá-las. Pena sem cominação não é pena. É uma alma perdida vagando pela imensidão do Direito Penal à procura de um corpo.

Chegaram ao máximo: inventaram uma pena sem crime!

## O HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO

O art. 302 do CTB e o art 121, § 3º. do CP

Rômulo de Andrade Moreira[3]

Como se sabe, com o advento da Lei n.º 9.503/97 a pena para o homicídio culposo ocorrido na direção de veículo automotor foi aumentada em relação àquela prevista no Código Penal. Por esta razão alguns passaram a entender pela inconstitucionalidade do art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro, por estabelecer uma sanção maior para uma mesma conduta culposa.

Pensamos diferentemente, no entanto.

A conclusão de que não há nenhuma inconstitucionalidade nas sanções diferenciadas previstas para o homicídio culposo no trânsito e os demais passa pelo estudo do desvalor da ação neste tipo de delito.

Com efeito, a antijuridicidade de um comportamento é composta pelo chamado desvalor da ação e pelo desvalor do resultado; o primeiro, segundo Cezar Roberto Bitencourt é a "forma ou modalidade de concretizar a ofensa", enquanto que o segundo é "a lesão ou exposição a perigo do bem ou interesse juridicamente protegido."

Este mesmo autor, citando agora Jescheck, ensina que modernamente a "antijuridicidade do fato não se esgota na desaprovação do resultado, mas que 'a forma de produção' desse resultado, juridicamente desaprovado, também deve ser incluído no juízo de desvalor." [4]

Assim, é inegável que o estudo da antijuridicidade leva à conclusão de que esta se perfaz não apenas com a valoração do resultado como também (e tanto quanto) com o juízo de valor a respeito da ação (ou omissão).

Munõz Conde, na sua Teoria Geral do Delito, explica bem esta dicotomia e a imprescindibilidade da conjunção entre estes dois elementos:

“Nem toda lesão ou colocação em perigo de um bem jurídico (desvalor do resultado) é antijurídica, mas apenas aquela que deriva de uma ação desaprovada pelo ordenamento jurídico (desvalor da ação).”

Em vista dessa percepção, diz o mesmo autor que o Direito Penal “não sanciona toda lesão ou colocação em perigo de um bem jurídico, mas só aquelas que são conseqüências de ações especialmente intoleráveis.”

E continua o mestre espanhol:

“Ambos os conceitos, desvalor da ação e desvalor do resultado, são igualmente importantes na configuração da antijuridicidade, de vez que estão perfeitamente entrelaçados e são inimagináveis separados (...), contribuindo ambos, no mesmo nível, para constituir a antijuridicidade de um comportamento.”

Utilizando-se como exemplo a Parte Especial do Código Penal Espanhol, Muñoz Conde explica porque o Direito Penal “pune mais gravemente alguns fatos já delitivos, quando se realizam de uma forma especialmente intolerável, como o homicídio qualificado (art. 406) ou o roubo (arts. 500, 501, 504) etc.”[5]

É exatamente por isso que em nosso ordenamento jurídico/penal é punido mais gravemente, por exemplo, o furto praticado durante o repouso noturno; neste caso, a conduta delituosa e o resultado são os mesmos: subtrair coisa alheia móvel com prejuízo patrimonial para outrem; ocorre que determinada circunstância externa no comportamento do autor (furtar à noite) fez com que, valorando diferentemente as ações, o legislador punisse mais gravemente esta maneira especial de subtração.

O mesmo fenômeno, agora em delito culposos, está previsto no próprio art. 121, § 4º. do Código Penal onde se observa que uma mesma conduta culposa é, no entanto, punida mais gravemente quando praticada com inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício.

Exemplos como tais existem muitos no Código Penal de todos os países, sendo aceitos pacificamente, exatamente pela diferenciada forma de execução da conduta delituosa mesmo porque as ações são efetivamente diversas, como o é matar alguém culposamente no trânsito ou ao disparar acidentalmente uma arma de fogo.

Como diz Muñoz Conde, “o que sucede é que, por razões de política criminal, o legislador na hora de configurar os tipos delitivos pode destacar ou fazer recair acento em um ou em outro tipo de desvalor.”[6]

Explicitados estes conceitos, evidencia-se lógico e possível que dentro de um ordenamento jurídico e à vista de dados culturais e realísticos, puna-se mais severamente um crime culposos praticado no trânsito do que um outro delito, também culposos, porém ocorrido em outras circunstâncias.

Rechaçando a tese da inconstitucionalidade, Cezar Roberto Bitencourt pergunta:

“A ação do indivíduo que, limpando sua arma de caça, em determinado momento, involuntariamente dispara, atingindo um ‘pedestre’, que passava em frente à sua casa, será igual à ação de um motorista que, dirigindo embriagado, atropela e mata alguém? A ação do indivíduo que, desavisadamente, joga um pedaço de madeira de cima de uma construção, atingindo e matando um transeunte, terá o mesmo desvalor que a ação de um motorista que, dirigindo em excesso de velocidade ou passando o sinal fechado, colhe e mata um pedestre? Inegavelmente o resultado é o mesmo: morte de alguém; o bem jurídico lesado também é o mesmo: a vida humana. Mas a forma ou modalidade de praticar as ações desvaliosas seriam as mesmas, isto é, o desvalor das ações seria igual?” [7]

Com o surgimento do Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu o legislador pátrio a necessidade de uma punição mais severa para as condutas praticadas no trânsito, na direção de veículo automotor, exatamente pelo caos que hoje assistimos nesta seara; os abusos observados foram de uma tal ordem que se detectou a necessidade de incrementar a sanção.

Somos absolutamente contrários à política criminal do legislador brasileiro que criminaliza indiscriminadamente condutas e aumenta penas desajustadamente sem atentar para os princípios orientadores do Direito Penal Mínimo; porém, neste caso, à vista das peculiaridades da conduta e da realidade do nosso trânsito, entendemos conveniente a diferenciação estabelecida nas condutas culposas.

Aliás, esta questão não é nova, muito pelo contrário. Já em 1966 Magalhães Noronha, no seu clássico “Do Crime Culposo” advertia, como que profetizando:

“São Paulo é a cidade que mais cresce no mundo, e o número de veículo – principalmente automóveis – vai também em ascensão vertiginosa. São os autos principalmente o instrumento do crime culposos; são geralmente os ceifadores da vida humana.

“Nossas vias são transformadas em autódromos, ora por diletantismo, como se dá com os carros particulares, ora por ganância, como ocorre com os famosos autolotações, apelidados na gíria pitoresca do público de fominhas.

“Felizmente, está para entrar em vigor o novo Código Nacional de Trânsito, que, ao lado de outras providências, aumenta substancialmente as multas, terminando com o regime de impunidade, que a tanto equivalem as atuais de vinte e trinta cruzeiros ...” [8]

Tratando especificamente dos delitos de circulação, diz Mestieri que “o incremento do tráfego motorizado sensibilizou os sistemas jurídicos, reclamando deles pronta e eficaz disciplina, principalmente no campo do direito administrativo, no civil e no penal”, reafirmando que “o ilícito nesses delitos vem a ser o desvalor da ação praticada, um juízo sobre ao fato, não ainda sobre o autor.” [9]

O que observamos é que o Código de Trânsito Brasileiro ao estabelecer figuras típicas relacionadas com a direção de veículo automotor, demonstrou uma clara reação do Estado à crescente violência no trânsito.

É exatamente por este aspecto que muitos já escreveram, e outros hoje ainda afirmam, que o homicídio culposo e as lesões culposas ocorridas no trânsito devem ser realmente definidos em lei especial, como, por exemplo, Heleno Cláudio Fragoso, José Frederico Marques, João Marcelo de Araújo Júnior e Damásio de Jesus.

A lei especial, destarte, além de definir especificamente aquelas condutas pode, como vimos, à vista do desvalor da ação, punir mais severamente o crime culposo automobilístico.

A segurança do trânsito, interesse jurídico precipuamente protegido no Código de Trânsito Brasileiro, alcança não a uma pessoa determinada, mas sim à coletividade (ao contrário de outros delitos culposos), o que justifica, portanto, a severidade da sanção.

Diante do exposto, e respeitando-se a opinião em contrário, pensamos diferentemente, ainda que seja sedutora a idéia defendida pela corrente diversa.

Vítima e multa reparatória

no Código de Trânsito Brasileiro.

Lélio Braga Calhau[10]

A vitimização no trânsito no país é de extrema gravidade. Mais de cinquenta mil pessoas morrem por ano em acidentes de trânsito no Brasil e, nem o Poder Público investe suficientemente em campanhas educativas, e nem a sociedade civil se toca da tragédia que abala os lares de quase todo os brasileiros.

Todos nós, sem exceção, somos vítimas diretas ou não da baderna que é o trânsito brasileiro. O trânsito é um dos bastiões da impunidade e cada vez mais pessoas são vitimizadas. Famílias inteiras são assassinadas por irresponsáveis no trânsito sendo que a resposta estatal (penal e administrativa) é vergonhosa.

As vítimas são deixadas muitas vezes em situação de total desamparo pelo Poder Público (quando sobrevivem) e os investimentos por parte do governo para reduzirmos essa vitimização a níveis civilizados são irrisórios.

A proteção das vítimas passa pelo fortalecimento do Direito Administrativo no trânsito e com a atuação eficaz e preventiva dos agentes de trânsito. É muito fácil falar em princípio da intervenção mínima do Direito Penal no trânsito, mas ninguém quer assumir a conta da vitimização de trânsito no Brasil.

É nefasta a influência de políticos no âmbito municipal, muitas vezes tentando impedir o agente de trânsito de agir dentro da legalidade, fiscalizando e aplicando as multas administrativas no cumprimento estrito do seu dever legal.

Em muitos lugares no Brasil, o direito administrativo do trânsito é tão frágil que policiais que atuam eficazmente no sentido de defender a coletividade são removidos de suas unidades, atendendo a pedidos de políticos ou pessoas influentes, em claro detrimento dos reais interesses da sociedade civil.

Vê-se que a vítima de trânsito está completamente abandonada, pois enquanto os órgãos de trânsito tentam aplicar a cultura da prevenção nos municípios, algumas pessoas, com o interesse claramente pessoal ou político, fazem passeata, protestam em via pública, determinam que os comerciantes fechem os estabelecimentos comerciais etc, com o claro intuito de intimidar os agentes de trânsito.

Todavia, quando uma pessoa é vitimizada num acidente de trânsito, não aparece uma voz na multidão para fazer uma passeata ou exigir ajuda para a vítima ou sua família.

Talvez, por isso, tenha o novo Código Brasileiro de Trânsito inovado (e deixado perplexos alguns estudiosos) com a introdução de um instrumento de efetivo auxílio à vítima criminal que é o instituto da polêmica multa reparatória.(01)

Cezar Roberto Bittencourt ensina que tem predominado o entendimento de que o dano sofrido pela vítima do crime não deve ser punido, mas reparado pelo agente. Enfim, os argumentos são os mais variados, mas acabam todos produzindo sempre uma mesma e injusta consequência: o esquecimento da vítima do delito, que fica desprotegida pelo ordenamento jurídico e abandonada por todos os organismos sociais que, de regra, preocupam-se somente com o agente, e não com a vítima. Na realidade, diz o mestre, como tivemos oportunidade de afirmar, "os acenos que mais se aproximaram de uma pálida tentativa de reparar uma das mais graves injustiças que o Direito Penal, historicamente, tem cometido com a vítima referem-se à multa reparatória".(02)

Na tradição de nossos códigos de trânsito, só conhecíamos a multa administrativa. Portanto, sem nenhuma possibilidade de converter-se em pena privativa da liberdade, mesmo quando a multa indevidamente não fosse paga. Não era assim na legislação de trânsito mais antiga, germânica, italiana, francesa, suíça e de outros países mais civilizados. As infrações de trânsito, mesmo leves, constituíam infrações penais, com suas características e consequências, aplicadas pela Justiça Penal. Com o surto moderno da descriminalização, isto é, retirar o caráter de crime das infrações menos graves, foram transformadas, em geral, em infrações administrativas. As consequências sociais decepcionaram, como registram insígnis mestres, dentre eles G. Vassali, W. Middendorff, G. Kaiser, J. Chazel e outros, também nos EUA.(03)

O artigo 297 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) prevê que, em caso da ocorrência de vítimas em crime de trânsito, a penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou de seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1o do artigo 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime. Diz ainda o parágrafo primeiro do referido artigo que a multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

A multa reparatória, paga diretamente à vítima, e não recolhida aos cofres públicos traz em seu espírito uma conquista singular para as vítimas, já que as mesmas, poderão muitas vezes, serem ressarcidas de seus danos sem terem de recorrer posteriormente ao juiz cível em busca da reparação do prejuízo acarretada pelo crime de trânsito.

Importante registrar ainda que a multa reparatória não tem nenhuma ligação com a multa administrativa aplicada pelo agente de trânsito durante a lavratura do auto de infração.

Arnaldo Rizzardo registra que, inicialmente, cumpre lembrar que acerbas críticas foram levantadas pelos criminalistas e que, em seu entendimento, nem seria de aplicar a multa em questão, máxima porque não prevista nas figuras tipificadas como infrações, sequer como crimes. Damásio E. de Jesus revela o pensamento generalizado; "O artigo 297, isolado entre as outras disposições, sem maiores explicações, permite ao intérprete, numa primeira visão, ficar em dúvida sobre a natureza da multa reparatória: medida de natureza penal (pena alternativa) ou civil, ligada à antecipação da reparação do dano".(04)

Discute-se, inclusive, sobre a constitucionalidade ou não da referida multa reparatória (Pela inconstitucionalidade, entre outros: William Terra de Oliveira, Paulo José da Costa Júnior e Maria Elizabeth Queijo) e acerca de sua natureza jurídica, se penal ou cível.

Luiz Flávio Gomes ensina que a razão central da introdução dessa multa entre nós reside no seguinte: as vítimas, em geral, particularmente as de delito de trânsito, contam com a dificuldade enorme de receber o quantum da indenização devida. Enquanto corre a ação penal, podem ingressar com ação civil. Mas esta nem sempre é rápida e, de outro lado, existe o risco de conflito de julgados (civil e penal). De outra parte, sabe-se que a vítima pode executar civilmente a sentença penal condenatória. Ocorre que esta é ilíquida. Sendo assim, o melhor sistema parece ser o contemplado no novo CTB.(05)

É de se registrar que o prejuízo que poderá ser objeto da multa reparatória e a ser mensurado nos autos do processo é o material, incluindo o pessoal, mas excluindo-se o prejuízo moral. Havendo prejuízo moral, deve ser buscado o seu ressarcimento na seara cível. Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória deverá ser descontado, a fim de se evitar o enriquecimento indevido por parte da vítima.

O espírito do instituto pode ser observado nas seguintes decisões:

"Resta a prestação pecuniária imposta em favor da família da vítima, contra a qual se insurge. Cem salários mínimos, convenha-se, não se afigura quantia excessiva; a vida da vítima valia muito mais, certamente. E aqui está a se tratar de pena, solvendo a importância estipulada, não faz o réu favor algum a ninguém"(TACRIM-SP – AC 1211661/1 – Relator Luiz Ambra).

"Nos crimes de trânsito, se dos autos não há prova do prejuízo material resultante do delito, inadmissível se torna a incidência da multa reparatória prevista no artigo 297, § 1o, da Lei 9.503/97" (Ap. 1.172/697/1 – 5a. Câmara – J. 10.05.00 – Relator Paulo Vitor – RT 783/634).

O instituto é polêmico e causa uma certa adversidade entre os doutrinadores, mas superada essa dificuldade inicial de torná-lo efetivo e comum no dia forense, com certeza demonstrar-se-á que é um dos melhores instrumentos de assistência ao grupo de vitimizados que são os decorrentes de crimes de trânsito.

Por fim, registro que esse tema e outros relativos às vítimas criminais estão abordados em meu livro "Vítima e Direito Penal", que foi lançado em maio de 2002 pela Editora Mandamentos, Belo Horizonte, MG, Brasil ([www.mandamentos.com.br](http://www.mandamentos.com.br)).

#### NOTAS DE FIM:

(01) Rogério Felipeto lembra que a multa reparatória, como inovação que é, vem recebendo as mais diversas críticas. Ao seu ver, elas podem ser reputadas á nova percepção que o legislador passou a ter da vítima, que é estranha a nossa tradição protecionista e garantista do acusado, comum a nosso sistema jurídico. Com efeito, a sistemática toda se coloca no sentido de proteger o indivíduo (acusado) de uma sanha punidora do Estado, que nem sempre corresponde á realidade. FELIPETO, Rogério. *Reparação do dano causado por crime*. Belo Horizonte, Del Rey, 2001, p. 120.

(02) BITENCOURT, Cezar Roberto. *Alguns aspectos penais controvertidos do código de trânsito*. RT 754/480.

(03) ABREU, Waldyr de. *Código de trânsito brasileiro – infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais*, São Paulo, Saraiva, 1998, p. 140.

(04) RIZZARDO, Arnaldo. *Comentários ao código de trânsito brasileiro*, 3 ed, São Paulo, RT, 2001, p. 648.

(05) GOMES, Luiz Flávio. *Código de trânsito brasileiro (Lei 9503/97) – parte criminal: primeiras notas interpretativas in Estudos de Direito Penal e Direito Processual Penal*, São Paulo, RT, 1999, p. 25.

#### O DOLO EVENTUAL E A CULPA CONSCIENTE

#### EM CRIMES DE TRÂNSITO

Sérgio Ricardo Freire Pepeu[11]

"O Direito não deve ser aplicado hobbesianamente" (Lenio Streck)

"O Direito Penal não serve como panacéia de todos os males" (Bittencourt)

Tema de profunda complexidade e controvérsia, diz respeito a questão da existência do dolo eventual ou da culpa consciente em acidentes de trânsito.

Não negamos por si só, a possibilidade da existência do dolo eventual nos pré-falados acidentes .

Porém, a utilização perfunctória do dolo eventual em diversos juízos e tribunais sem a análise subjetiva de cada caso, elastecendo de forma imprópria a definição constante do artigo 18 Inciso I da Lei Penal Material, leva a uma perigosa situação de utilização do Direito Repressivo, fugindo ao Princípio da Reserva Legal, corolário de uma justiça séria e justa.

Com efeito, o que se vê é a confusão extrema em diversas peças iniciais de ação penal pública e também em sentenças judiciais das definições do dolo eventual e a culpa consciente.

Alguns apressados intérpretes e aplicadores da lei penal pensam que com a combinação explosiva: excesso de velocidade com desrespeito a normas básicas de trânsito + quantidade de álcool superior a seis decigramas por litro de sangue, estaria caracterizando o dolo eventual por estar o agente, assumindo o risco de produzir os resultados que porventura ocorressem.

Estão duplamente enganados...

Primeiramente, sob o aspecto da Medicina Legal, pois é ponto pacífico na conceituação de renomeados autores, que apenas a quantidade de álcool superior a seis decigramas por litro de sangue não caracteriza a embriaguez do agente, "ex vi" as notáveis diferenças fisiológicas existentes entre os seres humanos. O resultado do susomencionado teste deve ser analisado com outros elementos probatórios, sendo necessário sempre o fiel seguimento ao "princípio da verdade material" existente no Processo Penal pátrio.

Secundariamente, por a pré-falada confusão existente entre as definições entre culpa consciente e o dolo eventual.

Realmente, apenas com a aplicação das conhecidas "fórmulas de Frank"(1) 1 evitaria -se o problema.

A primeira delas profeticamente determina "a previsão do resultado como possível somente constitui dolo, se a previsão do mesmo resultado como certo não teria detido o agente, isto é, não teria tido o efeito de um decisivo motivo de contraste" ou nas palavras do ilustre Promotor Fernando Capez citando o

saudoso Nelson Hungria: "Seja como for, dê no que der, em qualquer caso não deixo de agir"(2) 2

Não é de se olvidar que adotou o Direito Penal brasileiro a teoria do "consentimento ou da vontade" em detrimento da teoria da "probabilidade ou da representação" , já a décadas superada.

Aliás, Frank e von Liszt – os mais prestigiados defensores da teoria da probabilidade ou da representação – por fim, aceitaram que a representação do resultado, não basta para exaurir a noção de dolo, sendo indispensável um momento de mais "íntima" relação psíquica entre o agente e o resultado. Ora, este momento "íntimo" de relação psíquico do agente com o resultado, não passa do "consentimento" . Destarte, forçoso reconhecer, como von Hippel assim o fez, que os mencionados autores aderiram, inexoravelmente, a teoria da "vontade" !

Poderíamos simplesmente determinar, que para a figura do dolo indireto do tipo eventual, não se esgota na possibilidade de previsão do acontecimento, mas sim, e, precisamente, na indiferença a esse resultado por parte do agente. Se o agente pensa: "Se eu continuar a dirigir assim posso vir a matar alguém, mas confio na minha habilidade, isto não ocorrerá..." presente estará a culpa consciente, por sua leviandade. A "contrario sensu" se ele refletir : "Se eu continuar a dirigir assim posso vir a matar alguém, mas não me importa, que aconteça, vou continuar.." presente estará o elemento volitivo e, conseqüentemente, o dolo eventual por seu egoísmo.(3)

Neste sentido, preciosa a lição do insigne advogado gaúcho Alexandre Wunderlich :

"Na realidade, num planeta extremamente motorizado, a expressão empregada na legislação brasileira tornou-se inadequada. ´Assumir o risco´ é pouco. Em sentido lato, para ´assumir o risco´ basta sentar à direção de um veículo. É preciso mais do que isso, sob pena de darmos demasiada elasticidade ao conceito e, assim, punirmos não só o agente que age dolosamente, mas até o motorista que age culposamente, como se em todos os crimes de trânsito com resultado morte estivesse presente a figura do dolo eventual.

...

"Portanto, totalmente equivocada e divorciada dos novos paradigmas do Direito Penal moderno a tentativa de se levar os crimes de trânsito ao plenário do Júri e, com isso, aplicar a reprimenda mais gravosa. Não podemos permitir que seja dada demasiada elasticidade à ficção jurídica *dolus eventualis*, nem que tripudiem sobre a teoria geral do delito, para suprir uma legislação inadequada ou para atender os ´ditos´ reclamos sociais" (4)

O não menos ilustre, juiz do Tribunal de Alçada Criminal Carlos Biasotti, notavelmente se expressou :

"´Em verdade, ainda que em números discretos, conhecem-se casos de motoristas que respondem a processo perante o Júri, por haver causado a morte de pedestres. Tê-las causado por inobservância desmarcada de regras de trânsito, como: dirigir em estado de embriaguez, trafegar em velocidade incompatível com a segurança, desobedecer ao sinal fechado ou à parada obrigatória, disputar corrida por espírito de

emulação etc. A essência da qualificação legal do crime, a acusação pública deduzira-a desta fórmula: o motorista que, naquelas condições dirigia seu veículo, se não quis a morte da vítima (dolo direto), ao menos assumiu o risco de produzi-la (dolo indireto eventual). Pelo que, havendo cometido o crime dolosamente, deverá ser julgado pelo seu juiz natural: o Júri. Tal conclusão, que parece acautelada por sólido fundamento, desapresenta, no entanto, quando submetida ao crisol do raciocínio lógico, documento de seriedade: afeta encerrar silogismo inabalável, todavia, é menos que uma operação fantástica do espírito, porque é um imprudente sofisma (vênia!). Primeiro que o mais, a afirmação de que o autor de morte no trânsito, naquelas circunstâncias, deve ser julgado pelo Júri, porque praticou o delito dolosamente, contém falsa premissa. Deveras, não foi dolo o que aí pudera ter existido, nem sequer dolo eventual, senão culpa (ainda consciente). No dolo eventual, de feito, a doutrina imprimiu sempre esta nota conspícua: não basta a caracterizá-lo tenha o agente assumido o risco de produzir o resultado lesivo; necessita que nela haja consentido. Vindo ao nosso ponto: motorista, de quem se afirmasse que obrara com dolo eventual, cumpria a que, além de ter assumido o risco de causar a morte da vítima, com isso mesmo houvera concordado, o que repugna ao bom senso e afronta a lição da experiência vulgar. (5)

Realmente, como já foi dito, o Direito Penal não pode ser o "remédio para todos os males", nem em virtude de uma aspiração social pode ser o Direito Repressivo deturpado na sua função de tutela jurídica de defesa dos bens fundamentais para a vida em sociedade(6), abarcando uma responsabilidade objetiva ou decorrente de presunção que, em muito é contrário a sua essência.

Destarte, se os defensores do movimento da " lei e da ordem", acham a pena prevista no artigo 302 da Lei 9.503/97 (Código Nacional de Trânsito Brasileiro) insuficiente, que preguem o aumento da mesma, mas que jamais conspurquem a natureza do Direito Penal Substantivo, apenas com o supedâneo de advogar os seus interesses.

#### NOTAS

Ver a respeito Nelson Hungria, Comentários ao Código Penal, 4º Edição, vol. I, tomo II, Editora Forense, 1958, páginas 113 a 118.

Fernando Capez, Direito Penal – Parte Geral, 4ª Edição, 1997, Editora MPM, página 77.

Decisões jurisprudências acordantes com o referido:

"Não dando seu assentimento, sua aquiescência, sua anuência ao resultado, não age o acusado com dolo eventual, mas, sim, com culpa consciente, que é confinante com aquele, sendo sutil a diferença" (In RT 607/274)

"Na hipótese de dolo eventual não é suficiente que o agente tenha se conduzido de maneira a assumir o risco de produzir o resultado: exige-se mais, que ele tenha consentido no resultado" (In RT 548/300).

O Dolo Eventual nos Homicídios de Trânsito: Uma Tentativa Frustrada, Revista dos Tribunais, páginas 470 a 475 .

Idem, Acima.

Damásio Evangelista de Jesus, Direito Penal – Parte Geral, 16º Edição, Volume I, Editora Saraiva, página 4.

## TRÂNSITO, TRANSE E ANGÚSTIA

Sérgio Inácio Sirino[12]

Não seria demais afirmar que nas movimentadas ruas da cidade, por onde marcham as pessoas, seguindo seus destinos, à pé ou em automóveis - de tração mecânica por explosão, propulsão humana ou até se utilizando de animais (hipomóveis) – vive-se um clima de transe.

Transe, no sentido que se quer dar ênfase, aqui, é o dicionarizado (vide Aurélio), ou seja, a vivência num determinado ambiente como momento aflitivo, arriscado, perigoso ou angustiante mesmo. [13]

Claro que essa sensação não está vinculada única e exclusivamente ao fato de transitar, vaguear, com destino ou não pelas ruas. Transitar pelas ruas, seja caminhando ou dirigindo, implica em aceitar riscos de, eventualmente, ser abordado por algum entregador de panfletos, responder a perguntas numa pesquisa pública, atender um pedinte esfomeado ou ajudar um portador de deficiência a atravessar na faixa de pedestres.

Não importa onde vá, portando seu automóvel ou não, o fato é que, ao se movimentar, possivelmente, será abordado por alguém. A complicação começa quando esta abordagem se traduz num “é um assalto!”, “seqüestro relâmpago”, ou, ainda, em ferimentos gerados pelo instrumento contundente mais utilizado nas vias de rolamento: o carro.

Como observado, este componente humano de aflição não deriva exclusivamente do trânsito. Também dele, visto estar inserido no processo inexorável da vida.

Tal clima, aliado aos compromissos do dia-a-dia, que pressionam as pessoas em face do tempo, provocam efeitos colaterais importantes, os quais, com certeza, influirão no ecossistema social: o estresse, a fadiga, a irritabilidade, a intolerância.

Assim, a denominada sensação de insegurança[14] também é influenciada e potencializada pelo trânsito das pessoas com os seus automóveis, os quais passam, simbolicamente, a significarem ameaça por se tratar de um instrumento que também geram violência.

As estatísticas dão conta, principalmente em Curitiba, de números assustadores de mortes ocorridas em vias públicas – ruas ou auto-estradas –sendo que as principais vítimas desta verdadeira batalha campal[15] são pessoas ou muito jovens ou as já idosas.

Explicam os entendidos que os mais novos, na ânsia da sua imaturidade de provar ao mundo sua condição de adulto, auto-produzem riscos, nos seus rituais de iniciação,[16] ceifando vidas – suas e de outras pessoas – realizando as chamadas “roletas russas”, “pegas” ou “zerinhos”. Os idosos inserem-se neste contexto em face da diminuição dos reflexos causados pelo desgaste da vida.

Mas, de qualquer forma, o trânsito traz consigo a gênese do risco.

Assim mesmo, em que pesem as considerações anteriores – talvez nihilistas demais - não há outra solução! Necessita-se transitar pelas ruas, becos, vias rápidas ou as auto-estradas das polis e fazer ver a vida seguir, apesar do perigo.

Aliás, Ulrich Beck,[17] bem salientou em sua Sociedade de Risco - Risikogesellschaft - o que representa estar vivendo, hoje, numa sociedade pós-industrial e globalizada, em que decisões isoladas põem em risco a própria existência do homem no planeta – vide, recentemente, as guerras e o triste ocaso do Direito Internacional.

O problema parece se agravar em face não só do aumento da população,[18] mas também do aumento de automóveis. Veja a quantidade incrível de carros novos que são vendidos mensalmente, superando a expectativa econômica das empresas que fazem deste comércio a sua atividade.

Nessa progressão, em face da vida útil dos carros – bem durável - a calda de congestionamentos nas vias urbanas cresce, aumentando, por evidente, a tensão, uma vez que ela é diretamente proporcional ao número de automóveis nas artérias. Basta ver, para comprovar o que aqui se diz, o estresse causado nos momentos conhecidos como rush: saídas ou entradas de escolas, término ou começo de expediente comercial.

A intolerância no trânsito, contraria tudo o que há em termos de Democracia e Solidariedade,[19] muito embora continue sendo imperativo de conduta em ambientes hostis como este.

A deseducação tanto dos pedestres como dos condutores de veículos é patente pela sua desumanidade ou desrespeito. Não se observam as faixas privativas dos transeuntes – em Curitiba é necessário correr na faixa de pedestres para não ser atropelado. Não se respeitam os sinais dos semáforos. Não se respeitam os limites de velocidade nas pistas de rolamento.

Para descomprimir a tensão existente no trânsito das cidades (exemplos de outros países), não seria interessante adotar a prática que vem sendo desenvolvida pelos Poderes Públicos das cidades de Brasília-DF, Cascavel-PR ou Balneário Camboriú-

SC, onde se multiplicaram as faixas de pedestres ao longo das vias e, pedagogicamente, educando-se tanto os pedestres, para atravessarem somente nos locais próprios, quanto aos motoristas, para que respeitem as pessoas, parando o veículo quando estas atravessam nas faixas?

Então, se Curitiba é “a mais Européia das Capitais brasileiras”, fazendo como as cidades acima referenciadas, talvez também não pudesse ser um pouco mais civilizada e segura[20] no trânsito?

Enquanto as perguntas não se calam, as pessoas...

PERDÃO JUDICIAL.

O Juiz entre a Lei e o Justo.

Elisabeth Cavalcante Oliveira[21]

Eduardo Zanoncini Miléo

O Perdão Judicial é um dos Institutos Jurídicos de maior escopo humanitário, vez que prega, mesmo frente a uma conduta típica, a uma desnecessidade da aplicação do Direito Penal, quando da existência de circunstâncias excepcionais relevantes.

Presente no Código Penal, na Parte Geral (artigo 107, inciso IX), como causa extintiva de punibilidade, o Perdão Judicial sempre teve grande aplicação nos delitos de trânsito, na apreciação dos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa.

Com o advento da Lei .9.503 de 1.997, algumas decisões judiciais começaram a discutir a legalidade da aplicação do Instituto aos delitos de circulação; sob o argumento de que o artigo 291 da referida Legislação, apenas autorizava a aplicação das normas gerais do Código Penal, e o Perdão Judicial, em tais delitos, estaria elencado na Parte Especial de tal Codex (par. 5º do art. 121 e par. 8º do art. 129). Assim, diriam tais decisões, que dever-se-ia respeitar a vontade da norma especial.

Essa posição, apesar da aparente correção formal, torna-se incabível, por motivos óbvios.

Primeiramente, deve-se notar que o posicionamento mais rígido adotado nesses entendimentos, demonstra-se apenas aparentemente correto, pois a regra geral ditada pelo artigo 107, inciso IX, do Código Penal, é uma norma penal em branco, necessitando assim de outras normas para a sua aplicabilidade. Maneira que os artigos

penais especiais, nada mais são que subsidiários àquela norma, assim completando-a, tornando-se parte dela, demonstrando a vontade da norma geral.

Ainda, a Lei, e em especial a Lei Penal, deve ser vista como um referencial, como ensina o Professor Amilton Bueno de Carvalho[22]: e não como instrumento de Justiça, levantando-se para tanto discussões principiológica de sua abrangência.

De tal sorte, que na discussão em voga, o Princípio da Igualdade e da Proporcionalidade devem ser conclamados. Posto que condutas delituosas semelhantes e de mesmo gravame social, devem ser tratadas de mesma maneira.

Assim, o Poder Judiciário, deve trabalhar com o compromisso de decidir da melhor forma possível, direcionado pelos Princípios Constitucionais e Humanitários, como bem colocou José Henrique Piarengeli:

"...buscar uma administração que ultrapasse o campo de direito normativo."[23]

Tal posicionamento do Judiciário, diferentemente ao sustentado por algumas decisões, não trará instabilidade ao sistema jurídico, nem mesmo dará ao Juiz o poder de legislar.

Pois não se defende a não aplicação da lei, mas sim, a sua aplicação justa e consciente, tomando-se como norte os princípios jurídicos penais legítimos, direcionando-se à Justiça.

#### A INDENIZAÇÃO CIVIL NA JUSTIÇA CRIMINAL DE TRÂNSITO

Rogério Ribas[24]

Em acidentes de trânsito é comum – lamentavelmente – que pessoas saiam feridas.

Nesses casos o motorista causador do acidente pode responder pelo crime de lesões corporais culposas, previsto no art. 303 do Código de Trânsito Brasileiro, para o qual são previstas duas penas a serem aplicadas ao mesmo tempo: detenção, de seis meses a dois anos (normalmente substituída por prestação de serviços à comunidade, para os infratores que não anotam maus antecedentes); e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, que pode ir de dois meses até cinco anos, conforme a gravidade do fato.

Contudo, tratando-se de crime que exige a manifestação de vontade da vítima (representação criminal) para a responsabilização do infrator, cabe à Justiça Criminal oportunizar uma audiência onde se analisará a possibilidade de composição dos danos civis. Ou seja, existe a possibilidade do infrator desde logo indenizar a vítima lesionada no acidente de trânsito, pagando-lhe os danos materiais sofridos (gastos com médico, remédios, afastamento do trabalho, etc) e também os morais (os incômodos e perturbações de ordem psíquica lhe causados, se existentes). Havendo um acordo, este será homologado por sentença judicial, e valerá como título executivo na esfera cível. Com o acordo, "morre" a questão criminal, pois ele acarreta a renúncia ao direito de representação pela vítima, conforme prevê a Lei dos Juizados Especiais (Lei 9099/95).

Cuida-se, sem dúvida, de importante estímulo para os motoristas infratores que, resolvendo a questão material dos danos, acabam se beneficiando com o fim da questão criminal. E também significa importante benefício para a vítima, que, sem qualquer gasto, vê seus danos indenizados em juízo, não tendo de ingressar com uma longa demanda cível para provar a culpa do motorista infrator.

O Juiz Criminal atua como um mediador dos interesses dos envolvidos, visando pacificar o conflito e minimizar suas conseqüências.

Somente na hipótese de não ocorrência de acordo é que a questão criminal prosseguirá, caso a vítima delibere por manter a representação contra o motorista causador do acidente, ensejando ao Ministério Público propor a denúncia ou a transação penal, conforme o caso.

Mas, a composição dos danos civis é um importante mecanismo aplicado na Justiça Criminal de Trânsito, possibilitando seja atingido o objetivo da nova Justiça mais ágil e rápida, consonante com as modernas tendências de vitimologia, substituindo-se a sanção penal pela reparação dos danos em crimes onde a gravidade não é fator preponderante.

Comentam Ada Pelegrini Grinover e outros, na obra "Juizados Especiais Criminais", ed. RT, p. 119, que "se a vítima se compôs com o autor do fato em relação à reparação dos danos civis, dele obtendo a desejada satisfação, não mais se justifica o ajuizamento da ação penal nas infrações penais de menor potencial ofensivo. Por outro lado, vista a questão do ângulo do autor do fato, ficará ele incentivado a reparar os danos causados para evitar o processo penal".

Todos ganham com a aplicação do instituto da composição dos danos civis, e o Judiciário pode dar conta de seu dever constitucional de promover a paz social.

#### TRATAMENTO PSICOLÓGICO ÀS VÍTIMAS E SEUS FAMILIARES EM DECORRÊNCIA DE TRAUMAS SOFRIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO.

Edison de Oliveira Macedo Filho[25]

Tenho verificado em razão das inúmeras audiências realizadas durante o ano, especificamente com relação aos crimes de trânsito (homicídio culposo e lesão corporal), que as vítimas e seus familiares em decorrência de traumas sofridos, como a perda de um ente querido ou de seqüelas irreversíveis adquiridas, ficam desamparadas, revoltadas e abaladas psicologicamente, necessitando, portanto, de terapia.

Diante de tais fatos, as Varas de Delitos de Trânsito firmaram convênio com o Conselho Regional de Psicologia para que o tratamento seja disponibilizado nas

dependências do Fórum, onde mais de vinte profissionais especializados em psicologia de trânsito darão diariamente e alternativamente apoio terapêutico aos necessitados.

Convém ressaltar o brilho do trabalho voluntário e gratuito desenvolvido pelos profissionais da área, que acredito ser inédito no Brasil.

Estou plenamente convicto que a disposição e eficiência dos aludidos profissionais, certamente diminuirão a dor e os traumas das vítimas e de seus familiares, contribuindo assim, para que em um futuro breve tenhamos um país mais justo.

## OBRIGATORIEDADE DO BAFÔMETRO NO ESTADO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO

Edison Miguel da Silva Jr[26]

Desde a publicação do novo Código de Trânsito, uma dúvida permanece: o motorista suspeito de dirigir embriagado está obrigado a submeter-se ao teste do bafômetro ?

Vários juristas, através da mídia, afirmaram que não; apontando inconstitucionalidade no artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro, que prevê a obrigatoriedade do exame, especialmente porque ninguém está obrigado a produzir prova contra si mesmo.

Sem dúvida, o motorista suspeito de embriaguez não está obrigado ao teste do bafômetro . Contudo, o artigo é constitucional e necessário, exatamente para garantia do cidadão contra ação temerária da autoridade de trânsito, bem intencionada ou não.

Nessa linha de raciocínio, tomando por eixo a garantia do cidadão face ao poder do Estado, a obrigatoriedade do bafômetro está dirigida à Autoridade Policial ou de Trânsito e não ao cidadão suspeito. O inciso IX do artigo 269 do novo Código define esse dever, ao passo que o mencionado artigo 277 apenas fixa a situação na qual deve ocorrer: quando suspeitar que o condutor de veículo automotor se acha impedido de dirigir em decorrência da concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue.

Por outro lado, sem a referida norma, a autuação por embriaguez ao volante ocorreria por mera suspeita da autoridade, com todas as consequências imediatas: recolhimento do documento de habilitação, retenção do veículo e prisão em flagrante. Bastando, neste caso, apenas o subjetivismo (suspeita) da Autoridade, sem nenhuma outra exigência legal.

Assim, o teste do bafômetro ou equivalente é requisito legal para que a autoridade possa lavrar auto de infração contra cidadão suspeito de dirigir embriagado e o conduzir, preso, para a Delegacia, sob pena de nulidade e abuso de poder. Portanto, garantia necessária contra constrangimento desnecessário.

Finalmente, por oportuno, negando-se sem motivo justo ao teste ou equivalente, está satisfeita a obrigatoriedade do bafômetro e a Autoridade deverá registrar a recusa (se possível com testemunhas), autuando o cidadão suspeito - que arcará com o ônus da sua opção.

## COMPORTAMENTO E TRÂNSITO[27]

Adriane Picchetto Machado[28]

Este trabalho tem por finalidade uma reflexão sobre a questão do Trânsito em nossa sociedade, buscando analisar os múltiplos aspectos que interferem neste intrincado sistema. Abordando esta questão pelo prisma da Psicologia Social, pretendemos captar toda a abrangência dos fenômenos que interferem no comportamento do homem no Trânsito, com a intenção de examinar as condições nas quais o nosso Trânsito se insere e, graças a elas, se toma, cada vez mais, uma problemática crônica de nosso país.

O quadro geral do nosso trânsito é um quadro de caos, de tragédias, de calamidades, onde a maioria das pessoas que fazem parte desse quadro não têm consciência de sua seriedade e gravidade.

Os números já não sensibilizam. As pessoas correm o risco de se acostumarem com eles, de banalizarem a dor, a desgraça e a tragédia que é perder uma vida só, que seja, por um problema que poderia ser completamente evitável.

Como pesquisadores comportamentais precisamos analisar as causas do comportamento agressivo, irresponsável, ignorante, até mesmo violento do motorista brasileiro. Não podemos esquecer também dos demais envolvidos no trânsito, como o pedestre, o ciclista, o carroceiro, aquele que empurra um carrinho de lixo, etc., mas que têm condições menores de causar danos aos outros, em comparação aos danos que os motoristas, seja de automóvel, caminhão, ou ônibus, podem causar.

É consenso hoje, que trânsito é, basicamente, uma questão de comportamento correto ou errado. É notório também que o trânsito é uma questão de comportamento social, já que envolve grupos, diversas classes sociais e mata indiscriminadamente; poderíamos dizer até que a mortalidade no trânsito é democrática, atingindo todas as pessoas, sem diferenciação social, educacional, religiosa ou política.

Uma outra máxima, mais aceita atualmente, é a de que as pessoas dirigem como são e como vivem. Experimentos mostram que os bons motoristas são pessoas ajustadas socialmente, responsáveis, dignos de confiança, sóbrios e cautelosos. Por outro lado, as personalidades ditas anti-sociais tendem a se envolver mais em acidentes de trânsito, principalmente por não respeitarem as leis e as regras de convivência e apresentarem dificuldades no que tange ao respeito ao outro e aos seus direitos.

Desta forma, a questão do trânsito está intimamente ligada aos homens, já que são eles que comandam as máquinas, que, por sua vez, só obedecem às vontades manifestas. E o homem, sob o ponto de vista psicológico, é um ser extremamente complexo, já que suas reações são dependentes de sua personalidade, de seu intelecto, ao lado de sua cultura, (refiro-me ao conjunto de leis, normas, regras de comportamento herdadas em uma determinada sociedade) e da sua visão de mundo, que é a internalização desta cultura.

Todas essas variáveis fazem com que o homem se torne um ser imprevisível, porque sua resposta a determinadas situações vai depender de todos esses aspectos, mais as condições do momento e da pessoa naquele dia. Assim, se você levanta com o pé esquerdo, sai atrasado, seu carro não pega, depois de trocar a bateria você está no trânsito, preocupado com o compromisso que já deve estar acontecendo sem que você esteja presente, o seu comportamento, muito provavelmente, será a busca da velocidade, desprezo pelos outros e pelas leis e assunção maior de riscos. Por outro lado, se você levanta de bom humor, sem grandes preocupações, seu comportamento tende a ser mais cooperativo e gentil no trânsito.

A partir desta pequena análise do indivíduo, façamos uma pequena análise do nosso trânsito, local onde esse indivíduo vai atuar.

Eduardo Vasconcelos (1985), no livro "O que é Trânsito?", traz uma definição muito interessante:

"o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos,- é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. " (Vasconcelos, 1985)

Assim, a luta que se estabelece no trânsito é acirrada, mais ou menos previsível, conforme as pessoas sintam-se ou não iguais perante seus direitos à circulação do trânsito.- ao invés de ceder espaço a quem não tem este privilégio, como os pedestres, ele exige prioridade, força a passagem, ignora os demais, pára em cima das calçadas, etc.

O pedestre, definido como cidadão de segunda classe por este mesmo autor, é vulnerável, com incapacidade de defesa frente ao poder de morte manifesto pelos motoristas.

Entre os próprios motoristas há uma diferenciação de poder, de afirmação de domínio. Por exemplo, os caminhões e ônibus, por serem maiores e por terem motoristas profissionais, mandam e desmandam em nossas ruas e estradas, já que o próprio lugar que ocupam é o mais alto e se encontram vendo as pessoas de cima, e se

sentem mais protegidos pelo aparato de lataria e mecânica que os cercam. Não é raro ouvir deles que seus direitos a circular são maiores porque se encontram trabalhando enquanto os carros estão circulando a passeio.

Outro exemplo de disputa de poder entre os motoristas é a diferenciação que se faz questão de marcar entre um motorista de carro importado, que obviamente reflete um poder aquisitivo maior, e o motorista de um velho fusquinha. Assim como a competição que acontece entre dois ou mais carros possantes, espontaneamente, quando parados em um sinal verde e um dos dois começa a acelerar (às vezes só com a intenção de assustar um pobre pedestre). Quando o sinal verde abre, o tempo de reação pode ser comparado ao dos grandes pilotos de Fórmula 1, e a aceleração é para assustar.

O que é mais interessante de tudo isso é que tais comportamentos só acontecem quando o homem está dentro de uma máquina. Agente não vê um pedestre desafiando outro para ver quem chega antes em tal lugar ou dirigir olhares ameaçadores aos companheiros que aguardam o sinal verde em um sinal verde. Há poucos estudos que analisam este fenômeno, mas é possível pensar em uma identificação do homem com a máquina, senão vejamos: o motorista inexperiente tem dificuldades óbvias iniciais por não ter representado, simbolicamente, em seu consciente, o tamanho do seu carro. Assim, é fácil reconhecê-lo: quando vai passar por um carro parado, quase atravessa a mão de direção para desviá-lo. Não há ainda uma representação mental de sua máquina, o que vai se construindo com o passar dos tempos e com a prática. O motorista inexperiente dirige sua atenção para imediatamente após o capô de seu carro, olhando para o chão; à medida que sua experiência aumenta, seu olhar se distancia, olhando cada vez mais para longe e para os espelhos, e sua postura vai relaxando. Assim, é fácil reconhecer um motorista inexperiente anda pelo meio da rua, grudado ao volante, a 20 km por hora, sem olhar nos espelhos.

À medida em que o tempo passa, os limites do carro vão se confundindo com os limites do próprio motorista, sendo que o bom motorista sabe, com bastante antecedência, se seu carro passa ou não em determinado local, mais estreito ou mais baixo que o normal, o que vem a gerar um processo de confiança na máquina pode ser exemplificada quando, por exemplo, o motorista passa por um buraco sem ver, e ouve a batida das rodas, fazendo imediatamente uma expressão de dor, como quem se tivesse "machucado" fosse ele e não o carro. Isto sem falar nos acessos de ódio quando alguém risca ou bate de leve no carro, o que, já foi motivo para homicídios.

Com tais informações podemos analisar que o automóvel não é somente um instrumento utilitário, que serve para nos levar aonde queremos ir somente, e sim, um instrumento que tem a utilidade de demonstrar poder, status, favorecer conquistas amorosas (haja vista as Marias Gasolinas, tão comuns atualmente, que não se interessam pelo homem que está dentro do carro e sim pelo carro que tem), um instrumento que também serve para demonstrar raiva e ódio: uma arma e uma armadura.

Não podemos analisar tais fatos isoladamente, senão nossa análise seria unilateral e inverídica. Temos que admitir que não existem homens isolados, que o homem se desenvolve e se forma em uma sociedade, que lhe transmite valores, lhe cobra deveres e lhe dá direitos.

Atualmente estamos, neste país, no centro de várias crises: econômica, ética, moral, social, educacional, de valores, de violência, de fome. E o trânsito é um desernbocadouro de todas as angústias que estes conflitos causam ao ser humano.

Um dos principais problemas atuais é a violência, que pode ser a dos grandes centros e metrópoles, ou mesmo a violência rural: somos sabedores da quantidade de assaltos, seqüestros, assassinatos, linchamentos, atropelamentos, desastres, tão veiculados pelos nossos meios de comunicação.

Jurandir Freire Costa, psicanalista pernambucano, num artigo, exemplifica o que trataremos a seguir:

"No Rio de Janeiro, uma senhora dirigia o automóvel com o filho ao lado. De repente foi assaltada por um adolescente que a roubou, ameaçando cortar a garganta do garoto. Dias depois, a mesma senhora reconhece o assaltante na rua. Acelera o carro, atropelado e mata-o, com aprovação dos que presenciaram a cena." (Costa, 1993)

Tal relato ilustra o que é a cultura da violência, sendo que as pessoas em questão seguem regras próprias, com a idéia de que só a força resolve conflitos. Segundo este mesmo autor, estamos nos familiarizando com a violência, tornando-a nosso cotidiano. Estamos anestesiados, insensibilizados para o que destrói a qualidade de vida à nossa volta, entre eles, o trânsito.

A cultura da violência constrói uma nova hierarquia moral, sendo que o universo social simplificasse monstruosamente entre fracos e fortes. Quem ocupa a posição de agressor é objeto de temor e ódio por parte da vítima, e quem ocupa a posição de vítima é objeto de desprezo e indiferença por parte do agressor. Termos como compaixão, consideração, culpa ou responsabilidade diante do semelhante desaparecem do vocabulário, Todos se sentem vulneráveis, todos tentam atacar primeiro; todos vivem sob o temor da represália, e é daí que nasce o medo social, o pânico com características fóbicas.

A raiz desta questão se encontra em nossa própria história, já que as sociedades capitalistas, individualistas, competitivas, abertas à mobilidade social e que giram em torno do dinheiro e da ostentação de classe, a violência pode tornar-se um meio de obter o que se deseja, se com integridade, honestidade e trabalho isso se revelar impossível.

E qual a correspondência desses fatores com o trânsito? O trânsito não é uma entidade independente, que paira sobre a nossa sociedade; é fruto dessa mesma sociedade, onde a violência e o medo imperam, onde os homens se dividem entre fortes e fracos, onde a sensibilidade e o respeito ao outro, seja pedestre, ciclista, carroceiro, é quase inexistente. Sentimo-nos amedrontados porque sabemos que grande parte das pessoas ao volante se transformam, com frequência, em exemplos pouco ou nada racionais de ousadia e violência.

Assim, fica claro que o medo é pão cotidiano dos cidadãos e da vida nas cidades está se tornando um jogo muito perigoso; jogo porque o elemento azar está muito presente nas angústias do cidadão. E isso salta aos olhos quando uma pequena cidade, que é cortada por uma rodovia, apelida uma rua de Rua das Viúvas, porque famílias são despedaçadas por motoristas apressados e imprudentes; quando moradores de um bairro de São Paulo apelidaram uma rua de Pista de Boliche, já que o excesso de

velocidade nesta avenida não permite que nada páre em pé; quando os moradores de um determinado local não podem dormir porque os jovens, muitos menores de idade, fazem "rachas", desafiando as leis dos homens e as leis da natureza, com malabarismos e demonstrações de força e potência que terminam muitas vezes, em tragédias televisadas e divulgadas para todo o país.

Tais situações são agravadas pela condição geral e ampla de impunidade que assola o país: as pessoas podem fazer suas regras porque sabem que não haverá consequências para os seus atos. Principalmente no que tange à questão do trânsito, por exemplo, em São Paulo, no ano de 1993, não havia nenhum criminoso do trânsito cumprindo pena.

É uma questão cultural que se coloca aqui: a questão dos sujeitos e dos indivíduos. Há um ditado que diz: "Aos amigos tudo, aos inimigos, a lei", que é perfeito para exemplificar a situação de marginalidade generalizada, na qual a lei só pode aparecer como a expressão de uma violência, que escraviza e explora os indivíduos.

É frente a este quadro, de não-reconhecimento de leis e regras, que o brasileiro recorre ao amigo do amigo do parente para evitar a fila do INAMPS, que tenta subornar o policial ou influenciar o médico do DETRAN através de seus relacionamentos para que aprove seus exames; fazendo uso da conhecida "Lei de Gérson" ou, traduzindo, do "jeitinho" onde a pessoa tenta, desesperadamente, sair do anonimato e ser "alguém", demonstrando poder e influência.

Segundo DaMatta (1991):

"No fundo, vivemos em uma sociedade que existe uma espécie de combate entre o mundo público, das leis universais e do mercado, e o universo privado da família, dos compadres, parentes e amigos. Assim, se sou um cidadão na festa cívica e no comício político, não quero de modo algum ser apenas um cidadão quando estou às voltas com a polícia num caso de roubo. Aqui, a primeira providência que tomo é no sentido de ser logo reconhecido, mas não como cidadão. Espero ser tratado com a máxima atenção, consideração e tolerância. Num caso, o que conta é o indivíduo e o cidadão; noutro, o que vale é a relação.

Quando, por exemplo, um motorista estaciona em local proibido, frente à intervenção policial, é bastante comum que ele faça a pergunta, geralmente de modo agressivo: - "Você sabe com quem está falando?", como uma tentativa de alguém que espera ser tratado com direitos imaginários, especiais, em detrimento de uma lei universal.

O resultado é que todas as instituições sociais brasileiras estão sujeitas a dois tipos de pressão: a pressão universalista, que vem das normas burocráticas e legais; a outra é determinada pela rede de relações pessoais a que todos estão submetidos e aos recursos sociais que essas redes mobilizam e distribuem.

Voltando à questão da violência e da impunidade, o psicanalista Contardo Calligaris (1991), em seu livro "Hello Brasil", faz uma comparação do delinqüente brasileiro e do europeu. O autor surpreendeu-se com o fato de que os ladrões de carro pudessem correr o risco de um assalto a mão armada para se apoderarem das chaves de um carro, antes de abrir, facilmente a porta com um canivete o estabelecer contato unindo os fios. Assim como surpreende-se com o fato de que, num país com tanta

criminalidade, as portas das casas e apartamentos nunca fossem blindadas, com fechaduras simples o sonho de qualquer ladrão europeu. E aprendeu que a preferência não era para o arrombamento dos apartamentos e casas vazias, mas sim de residências ocupadas, e que o assalto padrão era tocando o campainha, arma na mão, mais do que abrindo a porta com um pé-de-cabra.

Assim, analisa que o delinqüente europeu não esquece a lei. De regra, ele aplica uma proporção entre o ganho esperado e as conseqüências possíveis do ato. Por exemplo, se assalto a mão armada custa dez anos de presídio, só vale a pena para a arrecadação que pode prometer um banco ou uma grande loja.

Tal feito pode ser atribuído ao subdesenvolvimento cultural dos nossos criminosos, mas, principalmente à certeza da impunidade, à atitude de desafio, de desprezo a leis e normas impostas pela sociedade, pensando-se que as mesmas foram criadas a partir de um processo político e econômico, muitas vezes contra a vontade e sem o consentimento da sociedade como um todo.

Voltando ao trânsito, como isso se reflete? O infrator de trânsito, em geral, aprova as mesmas regras que transgrediu, desde que as penas não lhe sejam impostas. O grau em que um ato será tratado como transgressão por nossa sociedade depende de quem comete o ato e de quem sente que foi prejudicado por ele e, sem a menor sombra de dúvida, as regras tendem a ser aplicadas mais a algumas pessoas do que a outras.

Dentro dessa abordagem cultural mais ampla, podemos fixar o foco de nossa atenção sobre a cultura de trânsito em nosso país, conseqüência, sem dúvida, das questões sociais e políticas diretamente ligadas às características de nossa sociedade capitalista e determinada historicamente.

"O dono de um veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e da falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o hábitat do veículo e o antihábitat do homem:" (Vasconcelos, 1985).

Quanto aos motoristas, é possível observar um sistema de crenças estruturado, entre elas:

1. Há uma crença de que todas as pessoas têm habilidades e condições para dirigir, e que tal ato é simples, até mesmo banal, sem levar-se em consideração as diferenças individuais, os obstáculos de ordem cognitiva, afetiva, social e funcional que impedem algumas pessoas de executarem bem esta tarefa. Há a idéia de que se pode dirigir cansado, tomando remédios, alcoolizado, etc.

2. A crença de que a Carteira Nacional de Habilitação é apenas um documento e, assim, direito de quem a busca. Tal crença faz com que as pessoas não compreendam porque tantos testes e avaliações, comparando a CNH com a Carteira de Identidade, onde eles não existem. Assim, não há o entendimento de que as avaliações objetivam checar as condições e o conhecimento daqueles que pretendem vir a ser motoristas, e aqueles que demonstrarem serem portadores de condições ótimas, serão habilitados.

3. A crença na incompetência e na corrupção das instituições que administram o trânsito, não havendo reconhecimento por parte da população da seriedade e legalidade de seus problemas e exigências, sendo que há o entendimento de que as avaliações são meras formalidades e se prestam somente à arrecadação de fundos para o Estado.

4. A crença na invulnerabilidade: o acidente só acontece com o outro, isto é, as pessoas tendem a negar a possibilidade de que coisas negativas aconteçam com elas próprias e com os seus. Esse é um fator muito importante para não usar cinto de segurança.

5. A crença da impunidade, já os delitos de trânsito são considerados crimes culposos e, quando impostas penas, as mesmas são brandas e sujeitas a diversos atenuantes.

E dentro dessa cultura se encontram os indivíduos, com as questões e condições diversificadas, sujeitos portadores de problemas de saúde e emocionais que afetam com seriedade o ato de direção.

Um fator importante, predisponente a acidentes é a inexperiência do motorista, sendo que um grande número deles não foi treinado a reagir em situações de emergência e, quando acontecem, o motorista não sabe o que fazer. Nesta questão, há grande responsabilidade das Auto-Escolas, que deveriam treinar os candidatos até que se estabelecesse o automatismo motor, deixando sua atenção livre para os estímulos externos do automóvel.

Infelizmente os motoristas brasileiros são o que podemos chamar de "onipotentes": não se preocupam em escolher caminhos alternativos se são ainda inexperientes para enfrentar um trânsito mais pesado, andando em qualquer via ou rodovia, seja de dia ou à noite, nas mais diferentes condições climáticas, inconscientes dos perigos a que estão sujeitos.

Uma outra variável importante se refere às condições emocionais de quem dirige. Com certeza há motoristas ansiosos; depressivos, agressivos, com controle precário e a situação de trânsito faz com estas tendências se exacerbem, tornando a pessoa um verdadeiro descontrolado, já que a personalidade se manifesta na interação social, na interação com o outro.

No trabalho do Exame Psicotécnico deparamo-nos, eu e minha equipe, com indivíduos que não têm capacidade de relacionamento desenvolvida, que desprezam qualquer limite e se tornam agressivos frente a qualquer frustração. Isto em uma situação controlada, que é a situação de avaliação, com poucas variáveis intervenientes, pode ser indicativo de uma patologia emocional que, com certeza, no trânsito, seria fortemente exacerbada, já que o indivíduo em questão estaria dentro de um aparato que o protege, em um ambiente não controlado, sujeito a diversas variáveis, num campo em movimento, e é possível prever que seu comportamento seria bastante inadequado, senão violento e desadaptado.

Não é difícil observar estes motoristas em nosso cotidiano, que vemos fazendo manobras suicidas e pensamos: "Que louco", e muitas vezes ele pode ser louco mesmo.

Tentei traçar um panorama geral, talvez um pouco pessimista, sobre a situação do trânsito como se apresenta atualmente.

Partimos de uma breve análise do comportamento humano no trânsito e dos determinantes deste (intelecto, personalidade, disputa de poder, identificação do homem com a máquina, etc.). Posteriormente analisamos rapidamente a sociedade e a cultura de nosso país, e falamos de crises, violências, influências e impunidade. Passamos, então aos aspectos individuais dos participantes do trânsito, ressaltando crenças, condições de saúde, condições emocionais, experiência, conhecimento e conscientização.

Nossa intenção ao fazer tais considerações não foi obviamente, encontrar um culpado para o "CAOS DO TRÂNSITO", e atribuir a este ou àquele participante, a este ou àquele órgão, a responsabilidade pelo panorama de calamidade com que nos deparamos. Tal abordagem seria simplista. Nossa intenção é ir pouco além, porém afirmar uma idéia muito simples: O TRÂNSITO É UM SISTEMA MUITO COMPLEXO PORQUE É FEITO DE HOMENS, independente se eles estão dirigindo, andando, fiscalizando, avaliando, legislando e a superação de suas dificuldades depende só dos homens.

Penso que esta é uma idéia básica, mas ainda pouco refletida atualmente: a sociedade em geral é obra dos homens, e a possibilidade de transformá-la se encontra somente nas mãos dos homens. É nossa responsabilidade tornar o trânsito um bem social e não o símbolo de morte e desgraça.

Se está claro que se encontra em nossas mãos esta responsabilidade, podemos partir para outra reflexão: como modificar este quadro?

Não podemos falar em futuro sem falar em Educação, processo e procedimento tão precário em nossa sociedade. Assim como não podemos falar em Educação sem falar em Política. A Educação é Política na medida que ela serve, até mesmo na sua inexistência, a uma sociedade comprometida com a desumanização, com a ingenuidade, com a imutabilidade, com a alienação, com o autoritarismo, com a competitividade, todos esses, infelizmente, valores de nossa sociedade e de nosso país.

A Educação deve ter por finalidade um aprofundamento da tomada de Consciência da realidade, fazendo questionar a "naturalidade" dos fatos sociais, entre eles o trânsito, e fazendo perceber que a realidade não é imutável. A Educação deve ser voltada à liberação e à humanização - vocação fundamental do homem - e despertar nos indivíduos o comprometimento com os seus semelhantes e com o mundo em que vive.

Falo em Educação em um sentido amplo: desde a família (responsável principal pela formação dos indivíduos), passando pela Escola, que desde o início dos anos escolares deveria se preocupar com a vida e, conseqüentemente, com o trânsito; promovendo o desenvolvimento do aluno de forma sistemática, fornecendo-lhe conteúdos desde a pré-escola até o terceiro grau.

O terceiro componente do processo educativo de trânsito seria cada profissional, em seu local de trabalho, de vida, comprometido com o trânsito e atuando de forma competente, sistemática e contínua, seja em sua área técnica, seja em campanhas,

em escolas, em auto-escolas, em locais de vivência; mas com conhecimento global da questão, senão corre o risco de se alienar em sua. atividade, sem perceber o todo.

O último componente, a meu ver, que ajudaria a reverter este quadro seria a Fiscalização se tornar mais presente, havendo repressão e penalização efetiva ao infrator de trânsito.

Assim, para haver mudanças efetivas na questão do trânsito, todos precisam se perceber como o início e o fim de toda atividade humana, a exercer sua cidadania, conscientes de seus direitos, deveres, responsabilidades, senhores de sua vida e de seu destino. É preciso acreditar que a Educação não serve só à sociedade, mas, principalmente, à mudança social. Acreditar que o ato humano de educar existe tanto no trabalho pedagógico quanto no ato político por um outro tipo de sociedade, para um outro tipo de mundo, para um outro tipo de trânsito. É PRECISO ASSUMIR O PAPEL DE AGENTES DA HISTÓRIA E REPRESENTAR A VIDA.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CALLIGARIS, Contardo. Hello Brasil! Notas de um psicanalista europeu viajando ao Brasil. SP: Escuta, 1991.

COSTA, Jurandir Freire. O medo social - Revista Veja - Reflexões para o Futuro, SP: Abril, 1993.

DAMATTA, Roberto. A casa e a rua - espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. RJ: Guanabara - Koogan, 1991. RJ.

FREIRE, Paulo. Educação e mudança. RJ: Paz e Terra, 1983.

HILMANN, James. Cidade e alma. SP: Studio Nobel, 1993.

LANE, Silvia e CODO, Wanderley. Psicologia social @ o homem em movimento. SP: Brasiliense, 1984.

MORAIS, Régis de. O que é violência urbana. SP: Brasiliense, 1985.

ROZESTRATEN, Reinier. Psicologia do trânsito - conceitos e processos básicos. SP: EPU, 1988.

VASCONCELOS, Eduardo. O que é trânsito. SP: Brasiliense, 1985.

JURISPRUDÊNCIA

ACÓRDÃO

Apelação Cível nº 199.047-8, de Curitiba, 1ª Vara de Delitos de Trânsito

Apelante: Ministério Público

Apelado: Luciane Maria Bernardi

Relator: Juiz Francisco Pinto Rabello Filho

Acidente de trânsito – Homicídio culposo - Culpa – Prova insuficiente para condenação – Cruzamento sinalizado – Semáforo – Dúvida razoável acerca da alegada ultrapassagem com sinal luminoso vermelho – Prova falha, conflitante e insuficiente para embasar sentença condenatória – Absolvição mantida.

Acórdão n.º 8744 – Terceira Câmara Criminal

ACr – 199047-8

Vistos, relatados e discutidos estes autos de apelação criminal n.º 199047-8, de Curitiba, 1.ª Vara de Delitos de Trânsito, em que é apelante Ministério Público e apelada, Luciane Maria Bernardi.

#### Exposição

1. Luciane Maria Bernardi foi denunciada, perante a 1.ª Vara de Delitos de Trânsito da capital, como incurso nas sanções do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro, pela prática do seguinte fato delituoso (fs. 2-3):

“Consta do inquérito policial que no dia 02 de novembro de 2000, por volta das 05:00 horas, após ingerir bebida alcoólica não especificada nas dependências do estabelecimento comercial denominada ‘Clube dos Tropeiros’, a denunciada acondicionou os passageiros Sandra da Silva Muniz (cujo nome correto seria Sandra da Silva Pinto, conforme cópia da certidão de casamento com averbação de separação de fls. 68), Juliana das Graças Silva e Oldenberg José Parisi no interior do veículo marca Fiat, modelo Uno 1.5 R, tipo automóvel, placa ADV-6109-Ctba-Pr., de sua propriedade, passando a conduzi-lo por via públicas desta cidade de forma imprudente e negligente, consubstanciada no fato de imprimir ao automotor velocidade incompatível com a segurança do local, bem como, no fato de desrespeitar as regras básicas de trânsito previstas em Lei e, quando trafegava pela Avenida Getúlio Vargas, sentido bairro/centro, ao aproximar-se do cruzamento desta via com a Rua Alferes Ângelo Sampaio, nesta Capital, mesmo percebendo que a sinalização semaforica ali existente indicava luminosidade vermelha que significa ‘ordem de parar’, avançou com seu conduzido, oportunidade em que fez o mesmo obstruir a passagem do veículo marca Ford, modelo Courier, tipo camioneta, placa AIM-9249-Ctba-Pr., de propriedade de Geiser Indústria e Comércio de Radiadores Ltda. e conduzido regularmente por Edgar Bobel.

Consta ainda que, em virtude da conduta culposa da denunciada, ocorreu um violento choque entre os referidos automotores, resultando deste em ferimentos graves em Sandra, Juliana e na própria Luciane, todavia, a vítima Sandra não os suportou e faleceu, conforme demonstra o Laudo de Exame Cadavérico de n.º 1651/99”.

1.2. A denúncia foi recebida em 23/3/2001 (f. 218). A ré foi citada (f. 223) e interrogada (fs. 226-28), apresentando defesa prévia (f. 229). Na instrução, foram inquiridas as testemunhas arroladas pelo Ministério Público (fs. 237-41, 249-56), exceto Luciana Regina Rosa, havendo desistência quanto a esta (f. 246-v), e pela defesa (f. 261-62 e 264-66), substituídos os debates orais (fs. 267-68) por memoriais (fs. 269-272 e 273-280), sendo em seguida proferida sentença (fs. 282-85) que julgou improcedente o pedido contido na denúncia, absolvendo a ré de conformidade com o artigo 386, inciso IV, do Código de Processo Penal.

1.3. É contra esse respeitável provimento jurisdicional que se insurge o autor com o recurso de apelação (fs. 286 e 288-93), sustentando, em resumo, estar sobejamente demonstrada a culpa da apelada no acidente em questão, não podendo o magistrado a quo direcionar-se para a inexistência de prova para a condenação.

1.4. Com a resposta (fs. 296-303), subiram os autos a esta egrégia Corte de Justiça, onde foi colhida a opinião do Ministério Público (fs. 313-317), que veio no sentido de ser provido o recurso.

## Voto

2. O recurso merece conhecimento, na medida em que estão atendidos os pressupostos de admissibilidade recursal, assim os intrínsecos (cabimento, legitimação e interesse em recorrer), como os extrínsecos (tempestividade, regularidade formal e inexistência de fato impeditivo ou extintivo do poder de recorrer).

3. Crê o apelante estar sobejamente demonstrada a culpa da apelada no acidente em questão, sustentando, em resumo, que a apelada confessou ter avançado o cruzamento quando o semáforo apontava coloração amarela e que havia ingerido bebida alcoólica no interior do estabelecimento onde se encontrava anteriormente ao acidente, razão pela qual não paira dúvida quanto ao seu estado etílico. Outrossim, o depoimento da testemunha Oldenberg José Parisi é decisivo na revelação da culpa da apelada, reforçado pelas declarações indiciárias de Luciana Regina Rosa.

4. Em verdade, a acusada Luciane, condutora do Uno vermelho, havia dito administrativamente (f. 30) que quando se aproximou do cruzamento das duas vias (Av. Getúlio Vargas, por onde trafegava, com Rua Ângelo Sampaio) “notou que o semáforo estava verde para seu veículo, e mesmo assim veio a diminuir a marcha de seu veículo e segurá-lo ligeiramente (...)”. Em Juízo, quando interrogada (fs. 226-28), disse “que na verdade o sinal semaforico estava na cor amarela e a interrogada diminuiu um pouco na esquina para certificar-se se poderia avançar (...)”.

4.1. Mesmo admitindo-se que a motorista Luciane ultrapassou o cruzamento com o sinal luminoso amarelo, tem-se que no sentido transversal (Rua Ângelo Sampaio) o sinal estava inevitavelmente vermelho; e por aí, a culpa pelo acidente não seria de Luciane, sim do condutor da caminhonete Courier.

4.2. A mensagem que o sinal amarelo emite para o condutor é de alerta, não havendo aí ordem de parada; a imperatividade da ordem pare, dirigida ao motorista, é simbolizada pelo sinal vermelho.

4.3. É preciso não olvidar que – como é público e notório – o sistema empregado em Curitiba, para os sinais luminosos (semáforos), não torna possível, absolutamente, que o sinal luminoso esteja verde para um sentido de trânsito e simultaneamente amarelo para o outro sentido. Concomitantemente, só se tem como possíveis as alternativas (i) verde e vermelho e (ii) amarelo e vermelho; não há como se possa ter, a um só tempo, (a) verde e verde e (b) amarelo e verde. No sentido que venho resumindo, a propósito, há pronunciamento deste Tribunal:

“DELITOS DE AUTOMÓVEL – PROVA CONTUNDENTE DA CULPABILIDADE DA APELANTE – AVANÇO EM CRUZAMENTO COM SINAL VERMELHO – VÍTIMA QUE NÃO CONCORREU PARA O DELITO – SISTEMA SEMAFÓRICO EM PERFEITO FUNCIONAMENTO – RECURSO QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Sistema semafórico em perfeito funcionamento e, que em Curitiba não permite que, ao mesmo tempo, o sinal esteja verde para um lado e amarelo para o outro, demonstra que o sinal oposto ao do amarelo era vermelho, isto é, que estava fechado. (...).[29]

4.4. Tem-se, então, que se o semáforo estava com o sinal luminoso amarelo para o sentido em que trafegava Luciane, obrigatoriamente encontrava-se vermelho para o cruzamento perpendicular, isto é, para a Rua Ângelo Sampaio, por onde trafegava a caminhonete; e a culpa, então, não seria de Luciane, sim do condutor desta caminhonete, que a ele é que estava dirigida a ordem de pare, pelo sinal vermelho, proibindo-o de ultrapassar o cruzamento.

4.5. O fato é que neste passo é imperativo reconhecer que não há prova, de modo nenhum, de que Luciane ultrapassou o cruzamento com o sinal luminoso vermelho. E como apurou o Instituto de Criminalística, do Departamento da Polícia Civil do Estado do Paraná, no "laudo de exame e levantamento de local de acidente de trânsito e morte" (fs. 41-4), "Deu causa ao acidente, o fato de um dos veículos ter invadido o semáforo vermelho, não sendo no entanto, possível determinar qual dos veículos teria efetuado tal procedimento", ressaltando que "durante o exame, constatou-se que os semáforos do cruzamento das referidas vias públicas encontravam-se em perfeito estado de funcionamento".

5. O eixo central, a motivar a pretensão condenatória posta no recurso, está mesmo é no depoimento de Oldenberg José Parisi (fs. 249-53). É que essa testemunha disse em Juízo que encontrou Luciane, a motorista do Uno vermelho, no "clube dos tropeiros, um bar de música e dança country", e na saída pediu a ela para conduzir o Uno "porque achou que ela estava meio 'alta' para dirigir, ou seja, estava alcoolizada, já que tomaram bebida alcoólica" no clube, não sendo aceito o pedido. Diz que quando saíram do clube ele "pegou uma carona" com Luciane, porque iriam "todos para o mesmo bairro", tendo ela empreendido "velocidade meio alta, um pouco acima da média para aquela via", "e ao se aproximarem do cruzamento do acidente, uns cinquenta metros antes", observou ele "o sinal fechado e alertou a motorista Luciane desse fato", falando novamente que o sinal estava fechado, em vão, ocorrendo a colisão no cruzamento.

5.1. Esse depoimento de Oldenberg não somente contém contradição, como entra em rota direta de colisão com o conjunto probatório judicial, em ordem a se tornar completamente inservível para lastrear sentença condenatória.

5.2. Desde logo, não há nenhum elemento que dê concretude à suposição de Oldenberg, ao achar que Luciane estivesse alcoolizada. Ela diz somente ter ingerido "uma latinha de cerveja e uma de coca-cola" (f. 227). Isso é confirmado por Vanessa Gomes Coppola (fs. 264-66), que também estava no clube e "viu que a ré tomou apenas uma latinha de cerveja e uma coca-cola, sendo que essas bebidas correspondiam ao valor da consumação" (f. 264); viu também quando a ré e suas amigas saíram do clube "e pode afirmar que nenhuma delas estava embriagada" (f. 265). Cassandra Garrido Joerke (fs. 239-41), que é farmacêutica industrial, que com dois outros amigos (Rafael Osório de Barros e Luciana Regina Rosa) chegou ao local do acidente logo em seguida, assegura que ela e seus companheiros "conversaram tanto com a ré como [com] Edgar motorista da camionete e não perceberam em nenhum dos dois sintomas de embriaguez" (f. 240). Mais do que isso, essa farmacêutica Cassandra Garrido foi até o Uno, onde ainda estava Luciane "sentada no banco do

motorista, presa nas ferragens” e ali “debruçou-se e falou muito próximo com a ré e não notou nenhum cheiro característico de bebida alcoólica nela” (f. 240).

5.3. Passo adiante, tem-se que não há nada, absolutamente nada confirmando que Oldenberg estivesse realmente no Uno vermelho, dirigido por Luciane, restando exclusivamente sua afirmação de que “pegou uma carona com ela”.

5.3.1. Luciane, desde logo, diz taxativamente que consigo, no Uno, “estavam apenas a vítima Sandra e Juliana”, sendo que “Oldenberg José Parisi não estava no carro (...) no momento do acidente” (f. 228).

5.3.2. Vanessa Gomes Coppola (fs. 264-66), que estava no clube e conhecia Luciane, as amigas que com esta última estavam (Sandra e Juliana) e Oldenberg, “pode afirmar com certeza que Oldenberg José Parisi não estava no carro da ré quando esta deixou o clube dos tropeiros” (f. 265). A propósito, Vanessa também foi embora do clube na mesma ocasião em que Luciane e suas amigas dali saíram; assim é que “no estacionamento do clube dos tropeiros o veículo da depoente estava estacionado próximo ao da ré” e a depoente Vanessa viu “que no carro da Luciane estavam apenas ela e as moças (...); (...) não havia nenhum homem com elas; (...) o único homem que estava no local [no estacionamento] era aquele que cuidava dos carros” (f. 266).

5.3.3. Não é só. A farmacêutica industrial Cassandra Garrido Joerke (fs. 239-41), que como já dito chegou ao local do acidente em seguida, percebeu que a pessoa morena, com características próximas às de Oldenberg, somente depois foi que esteve ali, explicando que já posteriormente “no local do acidente apareceu um rapaz moreno que se dizia enfermeiro e queria socorrer a moça que estava no banco de trás do Fiat, mas os circunstantes não o deixaram mexer nela pedindo-lhe que aguardasse a chegada do Siate” (f. 240). E quando houve insistência na pergunta, disse Cassandra, categoricamente: “que reafirma que quando ela e seus amigos chegaram no local do acidente só estavam ali as pessoas envolvidas no mesmo, ou seja, as três moças que estavam no Fiat e o rapaz que estava na camionete; que o rapaz moreno já mencionado chegou posteriormente e não aparentava qualquer ferimento” (f. 241).

5.4. Vê-se, por conseguinte, que nada há, nos autos, comprovando que Oldenberg estava no Uno dirigido por Luciane e os fatos tenham se passado como ele alega, nada havendo a demonstrar que Luciane estava embriagada, tampouco que tivesse ultrapassado o cruzamento com o sinal fechado. O contrário é que se passa, restando comprovada a afirmação de Luciane, de que Oldenberg não estava no Uno (por ela dirigido) e não presenciou o acidente, chegando ao local posteriormente.

6. Por fim, é bem verdade que ainda na fase indiciária Luciana Regina Rosa foi ouvida por carta precatória (f. 199), quando afirmou que a ré Luciane atravessou o cruzamento com o “semáforo fechado”. Deu-se, no entanto, que essa testemunha não foi localizada no endereço fornecido pelo Ministério Público (f. 245-v.), que desistiu da inquirição (f. 246-v), com o que essa pessoa não prestou depoimento em Juízo, de modo prestante, por conseguinte.

6.1. Aliás, é preciso registrar, em passant, que é pelo menos curioso que essa pessoa, Luciana Regina, que estava no mesmo carro juntamente com Cassandra Garrido Joerke (fs. 239-41) e Rafael Osório de Barros (fs. 254-56), ouvidos estes dois em Juízo, e exclusivamente ela, que não era a motorista do veículo, tenha visto que o Uno dirigido por Luciane ultrapassou o cruzamento com o sinal vermelho.

6.2. É curioso como é que os três, Rafael (motorista), Cassandra e Luciana Regina, no mesmo veículo, “seguiram pela Av. Getúlio Vargas conversando” (f. 239) e somente Luciana Regina tenha visto que o Uno passou o cruzamento com o sinal fechado para si. E nada tenha comentado com seus dois companheiros (Rafael e Cassandra).

6.3. É curioso como é que Luciana Regina viu a ré passar com o sinal fechado, se tanto Cassandra (fs. 239-41) como Rafael (fs. 254-56) foram enfáticos em que somente “quando chegaram no cruzamento (...) constataram que ali havia ocorrido um acidente” (Cassandra, f. 239), destacando Rafael, que era o motorista do carro em que estavam, que “trafegava pela Getúlio Vargas e deparou-se com o acidente já consumado” (f. 254), em virtude do que “não viu o Uno trafegando na Getúlio Vargas antes de se envolver no acidente” (f. 255), destacando que “não ouviu nenhum comentário dizendo se o Fiat entrou ou não no sinal fechado” (f. 255).

7. A conclusão inevitável a que se chega, então, é de que não há prova bastante para a condenação de Luciane, como corretamente apurou o bom juiz Edison de Oliveira Macedo Filho. A prova que o Ministério Público trouxe para os autos é pelo menos conflitante, de todo em todo insuficiente para lastrear sentença condenatória, não ficando provado, estreme de dúvidas, que a ré agiu com imprudência, dando margem ao acidente que ocasionou a morte de Sandra da Silva Muniz, passageira do Fiat Uno dirigido pela acusada. Condenar a acusada é, no mínimo, fazê-lo com base unicamente em indícios e presunções, por si insuficientes para tanto. Neste sentido, a propósito, já teve oportunidade de decidir esta egrégia Terceira Câmara Criminal:

“HOMICÍDIO CULPOSO – ACIDENTE DE TRÂNSITO – DÚVIDA RAZOÁVEL SOBRE O ALEGADO EXCESSO DE VELOCIDADE – PROVA CONFLITANTE E INSUFICIENTE PARA EMBASAR O DECRETO CONDENATÓRIO –ABSOLVIÇÃO DECRETADA – RECURSO PROVIDO”. [30]

8. Vem daí que não tendo o Ministério Público cumprido o ônus, que lhe competia, de fazer prova indubitosa da culpa da ré, sua absolvição era realmente inevitável, devendo ser mantida.

9. Passando-se as coisas desta maneira, meu voto é no sentido de que se negue provimento ao recurso.

Decisão

10. À face do exposto, ACORDAM os integrantes da Terceira Câmara Criminal do Tribunal de Alçada do Estado do Paraná, por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso, nos termos do voto do relator.

10.1. O julgamento foi presidido pelo Senhor Juiz Cunha Ribas, sem voto, e dele participaram, além do signatário (relator), os Senhores Juizes Jorge Massad e Renato Naves Barcellos.

Curitiba, 27 de agosto de 2002 (data do julgamento).

Juiz Francisco Pinto Rabello Filho

RELATOR

#### CORREIO ELETRÔNICO E ENDEREÇOS

1a. Vara de Delitos de Trânsito – Av. João Gualberto – n. 1740 – 7o. andar - Juvevê  
–

CEP 80.030-001 – Curitiba – PR.

Juiz de Direito – Edison de Oliveira Macedo Filho – e-mail: edisonmf@matrix.com.br.

Promotora - Doutora Eliane Maria Penteado de Carvalho - e-mail: elianepc@pr.gov.br

Escrivã – Maria Vilma Camargo da Silva – e-mail: mvs.@.tj.pr.gov.br

Telefone – 041-350-2240

2a. Vara de Delitos de Trânsito – Av. João Gualberto – n. 1740 – 7o. andar - Juvevê  
–

CEP 80.030-001 – Curitiba – PR.

Juiz de Direito – Doutor Rogério Ribas – e-mail: ror.@.tj.pr.gov.br

Promotor – Doutor Alfredo Nelson da Silva Baki – e-mail: baki.@.pr.gov.br

Escrivã designada – Mara Lúcia Couto

Telefone – 041-350-2241

3a. Vara de Delitos de Trânsito – Av. João Gualberto – n. 1740 – 7o. andar - Juvevê  
–

CEP 80.030-001 – Curitiba – PR.

Juiza de Direito Substituta – Doutora Priscila Gavanski Araújo Sarrão – e-mail:  
priarasa@vol.com.br  
Promotor – Julio Victor Milléo Filho

Escrivã – Ana Margareth Lima

Telefone – 041-350-2242

Telefones úteis:

Tribunal de Justiça – 041-3502000  
Bptran – 041-366-3131  
Cetran – 041-361-1040

Dedetran – 041-244-7424

Defensoria Pública – 041-219-7300

Diretran – 041-320-3001

Gabinete dos Promotores de Justiça das Varas de Delitos de Trânsito – 041-252-3499

-----  
[1] Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná

[2] Presidente do Complexo Jurídico Damásio de Jesus

[3] Promotor de Justiça e Assessor Especial do Procurador-Geral de Justiça. Ex-  
Coordenador do Centro de Apoio Operacional das Promotorias Criminais do Ministério

Público do Estado da Bahia. Professor de Direito Processual Penal da Universidade Salvador-UNIFACS na graduação e na pós-graduação, da Fundação Escola Superior do Ministério Público, da Escola Superior da Magistratura e do Curso PODIUM – Preparatório para Concursos. Pós-graduado, lato sensu, pela Universidade de Salamanca/Espanha (Direito Processual Penal). Especialista em Processo pela UNIFACS (Curso coordenado pelo Professor Calmon de Passos). Membro da Association Internationale de Droit Penal, da Associação Brasileira de Professores de Ciências Penais e do Instituto Brasileiro de Direito Processual. Associado ao Instituto Brasileiro de Ciências Criminais – IBCCrim e ao Movimento Ministério Público Democrático. Autor da obra “Direito Processual Penal”, Rio de Janeiro: Forense, 2003.

[4] Teoria Geral do Delito, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, p. 121/124.

[5] Teoria Geral do Delito, Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1988, tradução de Juarez Tavares e Luiz Régis Prado, p. 88/89.

[6] Ob. cit. p. 89.

[7] Boletim do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais - IBCCrim, n.º 64, p. 14, março de 1998.

[8] P. 144 da 2ª. edição.

[9] Teoria do Direito Criminal, Rio de Janeiro: Edição do Autor, 1990, p. 244.

[10] Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de Minas Gerais.

Professor de Direito Penal da Universidade Vale do Rio Doce (UNIVALE).

Pós-graduado em Direito Penal e Direito Processual Penal.

Mestrando em Direito pela Universidade Gama Filho do Rio de Janeiro.

Presidente da seção mineira da Sociedade Brasileira de Vitimologia.

[11] Procurador do Estado de Alagoas

[12] Delegado de polícia, pós-graduado em Direito pela UFPR e mestrando em Ciências Jurídico-Criminais em Coimbra, Portugal.

[13] O progresso está vinculado, na sociedade capitalista, à idéia de avanço tecnológico e traz embutido em si, todos os seus efeitos negativos, tais como o risco, a tensão e a sensação de insegurança. Ver: CAPELLA, Juan Ramón. Os Cidadãos Servos. Tradução de Lédio Rosa Andrade e Têmis Correia Soares. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris, 1998, p. 15.

[14] A denominada sensação de insegurança acompanha o homem ao longo dos tempos, figurando-se de várias maneiras. Entretanto, sua tradução se mantém linear aos sentidos humanos, como se pode ver, por exemplo, em: HOBBS, Thomas. Leviatã. Tradução de Pietro Nassetti. São Paulo: Martin Claret, 2001, p. 95 e

seguintes, item 13 "Sobre a condição natural da humanidade relativamente à sua felicidade e miséria".

[15] Números, se comparados, traduzem a dimensão do problema. Basta tomar como exemplo a emblemática "Guerra do Vietnã" transpondo-se o número de pessoas mortas ao longo dos anos de combate com os números (cifras) oficiais da violência do trânsito em Curitiba no período de doze meses.

[16] Sobre os ritos de passagem e a maximização da violência entre jovens ou pré-adolescentes, vide: DADOU, Roger. A Violência – ensaio acerca do homo violens. Tradução de Pilar Ferreria de Carvalho e Carmen de Carvalho Ferreira. Rio de Janeiro: DIFEL, 1998, p. 55.

[17] Sobre a temática e em pormenores, consultar: FERNANDES, Paulo Silva. Globalização, "Sociedade de Risco" e o Futuro do Direito Penal – panorâmica de alguns problemas comuns. Coimbra: Almedina, 2001, p. 19 e seguintes.

[18] Interessante notar a assertiva de LORENZ, quando diz que o fato "amontoar os homens em espaços limitados leva de forma indireta a atos de desumanidade provocados pelo esgotamento e desaparecimento progressivo de contatos, e é a causa direta de todo um comportamento agressivo.", vide: LORENZ, Konrad. Civilização e Pecado – os oito erros capitais do homem. Traduzido do título original Die Acht Todsünden Der Zivilisierten Menschheit. São Paulo: Círculo do Livro, 1973, p. 26.

[19] Sobre a doutrina da regulamentação das liberdades e Estado de Direito - rechtsstaat, ver CANOTILHO, José Joaquim Gomes. Estado de Direito. Lisboa: Gradiva, 1999, p. 62.

[20] A segurança é uma prestação positiva que deve ser conferida pelo Estado aos cidadãos. Ao implementar programas de segurança no trânsito, tais como bem sinalizar as vias e iluminá-las (BECCARIA quando aborda os requisitos para a "tranquilidade pública", afirma que uma noite iluminada às expensas do Estado reduz o risco e a intranquilidade: BECCARIA, Cesare. Dos Delitos e das Penas. Tradução de José de Faria Costa. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1998, p. 83), é realizado o preceito constitucional do acesso à segurança pessoal e pública, contidas no artigo 5º e 6º, caput, da Constituição da República Federativa do Brasil - CRFB. Ver: SILVA, José Afonso da. Curso de Direito Constitucional Positivo. 9ª ed. São Paulo: Malheiros, 1994, p. 382.

[21] Defensora Pública

[22] CARVALHO, Amilton Bueno de. 4ª Edição. Rio de Janeiro: Luan, 1997. Pág. 32.

[23] PIARENGELI, José Henrique. Escritos Jurídicos Penais. 2ª Edição Revista dos Tribunais. São Paulo, 1999.

[24] Juiz titular da 2ª Vara de Delitos de Trânsito de Curitiba

[25] Juiz da 1ª Vara de Delitos de Trânsito de Curitiba

[26] Procurador de Justiça em Goiás.

[27] Palestra proferida no II Encontro de Questões e Desafios do Trânsito – PUC-PR, em 06/10/94

Artigo Publicado na revista Psicologia Argumento, Ano XIV, nº 18, Junho de 1996

[28] Psicóloga Especialista em Trânsito, Coordenadora do Curso de Especialização em Trânsito da PUC-PR.

[29] TAPR, 1.<sup>a</sup> Câmara Criminal, apelação criminal 74039-8, de Curitiba, 3.<sup>a</sup> Vara de Delitos de Trânsito, acórdão n.º 3.383, unânime, rel. juiz Marques Cury, j. 11/5/1995.

[30] TAPR, 3.<sup>a</sup> Câmara Criminal, apelação criminal 117497-6, de Jacarezinho, acórdão n.º 6.362, unânime