Universidade Federal do Estado de Minas Gerais
Departamento de Ciências Humanas
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Curso de Doutorado em Sociologia

MORREU NA CONTRAMÃO ATRAPALHANDO O TRÁFEGO: Estudo sobre a Justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte/MG

Andreia dos Santos

Belo Horizonte
2010

Andreia dos Santos

MORREU NA CONTRAMÃO ATRAPALHANDO O TRÁFEGO: Estudo sobre a Justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte/MG

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para a obtenção do Título de Doutor em Sociologia.

Orientadora: Profa. Corinne Davis Rodrigues

Belo Horizonte
2010

TERMO DE APROVAÇÃO

ANDREIA DOS SANTOS

MORREU NA CONTRAMÃO ATRAPALHANDO O TRÁFEGO: Estudo sobre a Justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte/MG

Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Sociologia, Universidade Federal de Minas Gerais, pela seguinte banca examinadora:

Corinne Davis Rodrigues _____
Doutora em Sociologia pela Universidade do Texas –Austin/EUA

Joana Domingues Vargas _____
Doutora em Sociologia pelo IUPERJ/ RJ

Roberto Kant de Lima _____
Doutor em Antropologia pela Universidade de Harvard

Andrea Maria Silveira _____
Doutora em Sociologia pela UFMG

Cláudio Chaves Beato Filho _____
Doutor em Sociologia pelo IUPERJ

Agradecimentos

Os agradecimentos, normalmente, constituem aquela parte do trabalho que se escreve por último com medo de se esquecer os que realmente auxiliaram na construção do trabalho.

Tomara que eu não cometa nenhuma injustiça nesse aspecto.

Iniciando os agradecimentos, vamos aos institucionais: gostaria de agradecer à Fundação João Pinheiro, na personificação e amizade de Eduardo Batitucci, Marcus Vinícius Gonçalves Cruz, Betânia Totino e a equipe do NESP. Também à Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais que, por meio do financiamento de um projeto de pesquisa, me auxiliou com a coleta dos dados.

Ao empenho de Corinne Davis Rodrigues, orientadora dessa tese, que acompanhou com atenção as propostas, mudanças de rumo e adequações necessárias para que o trabalho fosse realizado.

À Joana Vargas, atenta leitora do que foi sendo construído aqui e que, com dedicação, permitiu um novo olhar para o trabalho, apontando os achados e os equívocos de análise que são cometidos sem a devida atenção.

Aos entrevistados que dispuseram do tempo e que com interesse auxiliaram na compreensão dos crimes de trânsito. Esses operadores da Justiça, com suas peculiaridades de formação e entendimento do sistema de Justiça, que com generosidade se dispuseram a abrir uma fresta de compreensão do fenômeno. Aos nobres doutores da lei: José Augusto Cateb; Guilherme Colen; Luziene Medeiros do Nascimento Barbosa Lima; Fernando Campello Martelieto; Fabiano Monteiro de Ávila; Marcelo Mattar Diniz, Caius Vinicius Gonzaga Goulart; José Martinho Nunes Coelho; Maria Luiza Fleck; Daniel Pedroso; Marina Lage; Alberto Bogliolo.

Aos estagiários da pesquisa, que coletaram e tabularam os dados, dando consistência às informações aqui dispostas.

Agora aos amigos que compartilharam da aventura e do desespero em escrever uma tese: alguns serão citados sem prejuízos daqueles que efetivamente incentivaram e confiaram no trabalho. Obrigada a Jussara, Paulo Henrique, Marcos, Wânia Pasinato, Paula Poncioni, Andrea Moraes. Aqui os nomes são muitos, mas obrigada a todos!

“*Os curiosos atrapalham o trânsito*
Gentileza é fundamental
Não adianta esquentar a cabeça
Não precisa avançar no sinal

Dando seta pra mudar de pista
Ou pra entrar na transversal
Pisca alerta pra encostar na guia
Pára brisa para o temporal

Já buzinou, espere, não insista,
Desencoste o seu do meu metal
Devagar pra contemplar a vista
Menos peso do pé no pedal

Não se deve atropelar um cachorro
Nem qualquer outro animal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual

Motoqueiro caminhão pedestre
Carro importado carro nacional
Mas tem que dirigir direito
Para não congestionar o local

Tanto faz você chegar primeiro
O primeiro foi seu ancestral
É melhor você chegar inteiro
Com seu venoso e seu arterial

A cidade é tanto do mendigo
Quanto do policial
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual

Travesti trabalhador turista
Solitário família casal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual

Sem ter medo de andar na rua
Porque a rua é o seu quintal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual

Boa noite, tudo bem, bom dia,
Gentileza é fundamental
Pisca alerta pra encostar na guia
Com licença, obrigado, até logo, tiau.”

Lenine/Arnaldo Antunes

RESUMO

Nesta tese, objetivou-se analisar o funcionamento da Justiça para um tipo de crime pouco estudado no Brasil - crimes de trânsito. As estatísticas revelaram que um grande número de pessoas morre no trânsito no Brasil. Muitas dessas mortes são tratadas como crime de trânsito. Mesmo porque, com a criação do Código Brasileiro de Trânsito, essa atitude foi criminalizada, demandando da Justiça uma nova atribuição – julgar os casos de condutores que tenham matado no trânsito. Portanto, é importante compreender as ações da Justiça em julgar esses casos, e também a administração dessa instituição para esse tipo de crime. Objetivou-se estudar a Justiça em sua atuação em relação aos crimes de trânsito ocorridos na cidade de Belo Horizonte/MG. A metodologia escolhida para esse trabalho foi a de observação das audiências, levantamento de dados nos processos de trânsito julgados na comarca de Belo Horizonte no ano de 2006 e entrevistas com os principais atores do sistema de Justiça Criminal. Ao levantar os dados indicados, pôde-se observar que o sistema de Justiça brasileira para os crimes de homicídio no trânsito reproduz o modelo vigente de hierarquização em que características do réu são levadas em consideração no processo de sentenciamento. Tais características são a cor, a condição socioeconômica e o fato de o réu estar ou não empregado. A solução do conflito social revela que sujeitos iguais são sentenciados de forma desigual.

Palavras chaves: *justiça criminal, administração de conflito, crimes de trânsito.*

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the functioning of the justice for a kind of crime rarely studied in Brazil – crimes in the traffic. The statistics reveal that a great number of people dies due to the traffic in Brazil. Many of those deaths are considered homicide crime in the traffic, even because with the creation of the Brazilian Traffic Code, that attitude was criminalized, which demanded a new attribution for the justice - to judge the cases of drivers that have killed in the traffic. Therefore, it is important to understand the actions of justice in judging those cases, and also the administration of justice for that kind of crime. More specifically, this work goals to study the justice for the crimes in the traffic that have occurred in the city of Belo Horizonte/MG. The chosen methodological procedures were: the observation of the audiences, data collection in the traffic processes judged in the district of Belo Horizonte in the year of 2006 and interviews with the main actors of the criminal court system. While collecting the data, one can observe that Brazilian justice system for the homicides in the traffic reproduces the effective model of hierarchization in which the defendant's characteristics are taken into account in the process of sentencing. Such characteristics are: race, socioeconomic condition and if the defendant is or not employed. The solution for the social conflict reveals that same subjects are sentenced in an unequal way.

Key words: criminal justice, conflict administration, crimes in the traffic.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 17
2. DO CRIME AO ACIDENTE DE TRÂNSITO: QUEM MATA E QUEM MORRE NO TRÂNSITO 25
2.1 Problemas com as estatísticas de acidentes de trânsito 27
2.2 Frota de veículos e acidentes de trânsito 29
2.3 Acidentes de trânsito e o efeito perverso: as mortes 37
3. CONSTRUÇÃO SOCIAL DO CRIME DE TRÂNSITO: PERSPECTIVAS TEÓRICAS 45
3.1 Controle social: perspectivas sociológicas 46
3.2 A construção dos crimes de trânsito 54
3.3 Crimes de trânsito no Brasil: a perspectiva da construção da Legislação 57
4. SISTEMA DE JUSTIÇA: COMPREENSÕES E PERSPECTIVAS 68
4.1 Sistema de Justiça: apelo à cidadania 68
4.1.1 Acesso à Justiça: ampliando os direitos, mudando os rumos **71**
4.1.2 Crimes de trânsito e os Juizados Especiais Criminais **73**
4.2 Sistema de Justiça Criminal: primeiras definições 76
4.2.1 Sistema de Justiça Criminal no Brasil **78**
4.3 Sistema de Justiça Criminal: o caso dos crimes de trânsito 85
4.4 Tempo da Justiça e a justiça no tempo 91
4.4.1 Revisão dos estudos sobre o tempo da Justiça **92**
4.4.2 Tempo da Justiça no Brasil **95**
5. METODOLOGIA 101
5.1 Blocos de análises 104
5.1.1 Análise dos atores do sistema de Justiça **105**
5.1.2 Perfil dos réus e vítimas **105**
5.1.3 Tempo da Justiça nos crimes de homicídio no trânsito **106**
5.2 A coleta de dados 106
5.2.1 Dados documentais **107**
5.2.2 Observação das audiências **110**
5.2.3 Entrevistas **112**
6. A JUSTIÇA PARA OS CRIMES DE TRÂNSITO EM BELO HORIZONTE . 114
6.1 O acidente de trânsito: intencionalidade e crime ou evento aleatório? 116

6.1.1 Local e horário mais comuns dos crimes/acidentes de trânsito **118**
6.2 Vítimas de crimes de trânsito: violência ou corresponsabilidade? 125
6.3 Réus de crimes de trânsito 129
6.3.1 Álcool e direção: mistura perigosa..... **132**
6.3.2 Crimes de trânsito: motoristas profissionais x motoristas convencionais... **134**
6.3.3 O criminoso de trânsito: antecedentes criminais **137**
6.3.4 Penalidades impostas aos réus de crimes de trânsito..... **140**
6.4 O processo: aspectos da administração da Justiça para os crimes de trânsito 146
6.5 O tempo para os crimes de trânsito 150
7. O SISTEMA DE JUSTIÇA: PERCEPÇÕES DOS OPERADORES DO SISTEMA – JUÍZES, PROMOTORES E DEFENSORES..... 157
7.1 As varas criminais em Belo Horizonte: o caso dos crimes de trânsito1..... 57
7.1.1 O funcionamento da Justiça para os crimes de trânsito: a morosidade **159**
7.2 Perfil do infrator e da vítima: o entendimento dos operadores do sistema de Justiça 165
7.3 O crime de homicídio no trânsito: imperícia, imprudência e negligência..... 172
7.4 As penas para os crimes de trânsito: a percepção dos atores do Judiciário 179
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 186
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 194
ANEXOS 203

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Número de vítimas fatais em acidentes de trânsito 32
GRÁFICO 2 – Frota de veículos no Brasil e em Minas Gerais.....36
GRÁFICO 3 – Taxa de vítimas fatais por 10 mil veículos no Brasil 37
GRÁFICO 4 – Taxa de vítimas fatais por 100 habitantes – Belo Horizonte e Brasil.....43
GRÁFICO 5 – Percentual dos artigos de crimes de trânsito nas varas criminais em Belo Horizonte 104
GRÁFICO 6 – Distribuição de vítimas da saúde pública nos processos pesquisados de crimes de trânsito em Belo Horizonte.....126

LISTAS DE MAPAS

MAPA 1 – Distribuição espacial dos crimes de trânsito em BH/MG 122
MAPA 2 – Distribuição espacial do crime de homicídio culposo no trânsito em BH/MG 123
MAPA 3 – Distribuição espacial do crime de embriaguez ao volante BH/MG 124

LISTA DE ORGANOGRAMAS

ORGANOGRAMA 1 – Sistema de Justiça Criminal para crimes de trânsito.....87
ORGANOGRAMA 2 – Tempo médio (em dias) gasto com os processos de crimes de trânsito em Belo Horizonte/MG.....152

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Quatro estilos de controle social 50
QUADRO 2 – Quadro comparativo entre Justiça retributiva e restaurativa 53
QUADRO 3 – Prazos processuais para o crime de homicídio doloso estabelecido pelo Código de Processo Penal Brasileiro 98
QUADRO 4 – Tipos de carteiras de Habilitação 135

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Evolução das viagens por modo no Brasil – 2003 a 2008 (milhões de viagens/ano) 30
TABELA 2 – Distribuição percentual do tipo de acidente nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG 117
TABELA 3 – Características dos crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG 119
TABELA 4 – Características das vítimas de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG 128
TABELA 5 – Características dos réus de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG 132
TABELA 6 – Distribuição do tipo de habilitação dos condutores de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG..... 136
TABELA 7 – Distribuição dos antecedentes criminais do autor de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG..... 139
TABELA 8 – Punição prevista para os crimes de trânsito CTB..... 141
TABELA 9 – Distribuição das penas aplicadas aos autores de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG..... 143
TABELA 10 – Características dos processos de crimes de trânsito baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG 147
TABELA 11 – Motivo de devolução do inquérito para a Polícia..... 148
TABELA 12 – Distribuição do número de testemunhas e número de testemunhas ouvidas em juízo nos processos baixados sobre crimes de trânsito em 2006 – Belo Horizonte/MG..... 149
TABELA 13 – Tempo de processamento dos crimes de trânsito de acordo com os processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG..... 155

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por finalidade discutir os crimes de trânsito ocorridos em Belo Horizonte partindo do escopo do Sistema de Justiça Criminal, o que se mostra relevante, considerando-se que este é um tema pouco explorado nas Ciências Sociais. O estudo desse tipo de crime associa dois pontos pertinentes à Sociologia. O primeiro deles envolve a questão dos acidentes de trânsito que, por meio de legislação específica - Código Brasileiro de Trânsito (CTB) -, são transformados em crimes de trânsito. O segundo ponto é a verificação do sistema de Justiça criminal que julga esses crimes. Ao fazermos essa escolha de estudo, devemos nos remeter, inicialmente, à ocorrência que dá origem aos crimes de trânsito e que faz do Brasil um país violento em relação aos acidentes ocorridos em sua malha viária.

As discussões (cf. VASCONCELLOS, 1998; SOUZA MINAYO; FRANCO, 2007) sobre acidentes de trânsito em nosso país os caracterizam como um evento aleatório que pode acontecer com qualquer pessoa. No entanto, o número de acidentes revela diversos problemas em relação a esse tipo de episódio.

Dessa maneira, acidentes de trânsito no Brasil são tratados por técnicos da área de saúde como um problema de saúde pública, mas que tem pouca atenção no Brasil (MARIN; QUEIROZ, 2000). Apesar de ser um fator que ceifa várias vidas[1] e ainda deixa um número alto de vítimas com lesões graves ou permanentes, os acidentes de trânsito não são comumente vistos como um problema social/público que mereça ações sistematizadas por parte das instâncias governamentais. É claro que muito foi feito nos últimos anos[2] para minimizar os efeitos relativos aos acidentes de trânsito no Brasil. Mas, ainda há um longo caminho a ser percorrido no sentido de alcançarmos índices de redução dos acidentes como os

[1] De acordo como *site trânsito,* há uma estimativa de que em média 26.000 pessoas perdem suas vidas em acidentes de trânsito. Mas esse número ainda é subestimado, pois não são considerados os óbitos ocorridos nos hospitais, em decorrência dos ferimentos provocados pelos acidentes.

[2] De acordo com o relatório produzido em 2003 pelo IPEA, sobre criminalidade e mortes por causas violentas no Brasil, em 1991 ocorriam 15,1 mortes para cada 100 mil habitantes. No ano de 2000 esse número era de 11,8 por 100 mil, demonstrando uma redução nas mortes no trânsito.

obtidos em países como a França ou Japão, países que, segundo Costa (1978), foram reconhecidos por seus esforços na redução das taxas de mortalidade em acidentes.

Entre os muitos problemas em relação ao trânsito, há os acidentes que podem ser causados por problemas estruturais das vias públicas, muitas vezes em estado precário de circulação por falta de manutenção, ou ainda, pela perigosa associação de direção e ingestão de bebidas alcoólicas/drogas, que pode ser, conforme Pinsk (1999), a causa de pelo menos 50% dos acidentes de trânsito. É importante apontar que as mortes no trânsito brasileiro mais comumente são causadas por atropelamentos, advindos do enorme fluxo de pessoas que circulam por nossas cidades. Entretanto, segundo Marin; Queiroz (2000), os trabalhos técnicos apontam que acidentes mais graves, com vítimas fatais, acontecem por excesso de velocidade ou consumo exagerado de álcool.

As informações apuradas pelo relatório do IPEA, sobre os "Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas" (IPEA, 2003), demonstram que não apenas as dificuldades em relação às mortes no trânsito, mesmo tendo diminuído, representam um grave problema de saúde pública, com a ocupação de leitos em hospitais, como também diversos custos são considerados em função dos acidentes. Um dos objetivos do trabalho citado é obter o cálculo nacional dos custos totais com acidentes de trânsito, já que "os acidentes de trânsito, no ano de 2001, geraram custos da ordem de R$ 3,6 bilhões[3], para as 49 aglomerações. Caso se considere o total da área urbana, estes custos chegam a R$ 5,3 bilhões" (IPEA, 2003: p.9). Nessa pesquisa são elencados 13 itens para a avaliação social e econômica dos acidentes[4]. Entre os custos calculados pelo órgão, pelo menos um interessa

[3] Esse era o valor em abril de 2003.

[4] São eles: custo de perda de produção, custo dos danos aos veículos, custo médico-hospitalar, custo de processos judiciais, custo de congestionamentos, custo previdenciário, custo de resgate de vítimas, custo de remoção de veículos, custo dos danos ao mobiliário urbano e a propriedade de terceiros, custo de outro meio de transporte, custo dos danos à sinalização, custo de atendimento policial e dos agentes de trânsito, impacto familiar.

ao presente trabalho – os custos com processos judiciais, uma vez que o cálculo indica como o sistema Judiciário despende recursos para o julgamento e punição dos infratores de trânsito.

De acordo com a pesquisa, as despesas com processos judiciais é o quarto componente de gasto e o que mais gera impacto nos custos de acidentes de trânsito, representando 3,7 % dos recursos. É claro que a perda na produção, danos aos veículos e atendimento médico-hospitalar[5] são prioritários e gastam muito mais. Os recursos destinados aos processos judiciais são relevantes para apontar aspectos e contornos da estrutura social brasileira, uma vez que estão associados à punição daqueles que cometeram crimes e infrações de trânsito. Considerando-se que a Justiça é uma importante instituição social, que pode reforçar os comportamentos sociais, sejam perniciosos ou positivos em relação ao trânsito, essa merece uma observação sociológica mais próxima.

Ainda associado ao problema de trânsito, Marin; Queiroz (2000) apontam o crescimento do volume de veículos circulando nas ruas como um fator de agravamento da situação do trânsito em nosso país. Em 1997 [6]tivemos a promulgação do novo Código de Trânsito Brasileiro, que parece ter modificado a relação do brasileiro com o trânsito. As informações obtidas junto ao órgão responsável pela fiscalização do trânsito da cidade Belo Horizonte (BHTRANS) indicam a redução dos acidentes em locais em que há fiscalização eletrônica. No ano de 2000, por exemplo, não houve registro de vítimas fatais em locais com lombadas eletrônicas e afins. A nova lei prevê que condutores circulando em vias públicas acima de uma velocidade estipulada por órgãos públicos competentes deveriam ser multados eletronicamente. Esse fato “colocou freio” nas altas velocidades praticadas nos centros urbanos e estradas brasileiras. Pode parecer uma medida simples, mas segundo a BHTRANS, as vítimas fatais na capital mineira reduzem a cada ano: em 1997 foram 6,2 mortos por 10 mil

[5] De acordo com o estudo, esta é a ordem de composição dos custos de acidentes de trânsito, cada um representa respectivamente: 42,8%, 28,8% e 13,3% dos custos com os acidentes.
[6] Modificada em 1998 pela Lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998.

veículos; em 2001 foram 4,38 mortos por 10 mil veículos[7] e em 2002 foram 2,1[8]. Esses números são bem significativos em relação à curva descendente que as mortes no trânsito representam atualmente. Uma vitória, com certeza, em relação à incomoda posição de um dos países com o maior número absoluto de mortes por acidentes de trânsito. Pelo menos, em Belo Horizonte podemos verificar que as medidas controladoras de condutores estão surtindo um efeito educacional positivo.

Ainda assim, a falta de pesquisas sobre acidentes de trânsito não permite uma confirmação de outros aspectos relativos ao problema público do fluxo viário. A recorrência dos desastres do tráfego merece ser analisada bem de perto para que surjam outras modificações, objetivando uma significativa melhora no trânsito, não apenas na circulação de veículos, mas também na redução dos acidentes.

Apresenta-se aqui o estudo de um dos aspectos sobre acidentes de trânsito que pouco tem sido investigado pela Sociologia – os crimes de trânsito. Tal aspecto foi colocado em pauta com o Código Brasileiro de Trânsito[9], principalmente, porque julgar acidentes de trânsito, em nosso país, pode parecer uma atividade inusitada, devido ao imaginário popular

[7] Essa taxa é mundialmente calculada para a verificação dos dados de violência no trânsito e também para que se possa ter um índice unificado e comparativo entre os países.

[8] De acordo com as informações contidas no site http://www.transito.hpg.ig.com.br

[9] Serão citados apenas os artigos referentes aos crimes de trânsito e resumidamente o que eles significam, sem, contudo, indicar quais são suas penas e crimes. São eles: Art. 302 (praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor); Art. 303 (praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor); Art. 304 (deixar, o condutor do veículo, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública); Art. 305 (afastar-se, o condutor do veículo, do local do acidente para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída); Art. 306 (conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem); Art. 307 (violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor importa com fundamento neste Código); Art. 308 (participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada); Art. 309 (dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação, ou ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano); Art. 310 (permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança); Art. 311 (trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo); Art. 312 (invocar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito ou juiz).

não conseguir perceber que colisões, atropelamentos, choques e abalroamentos são ações resultantes de uma má condução do veículo e não uma ação divina, muitas vezes apontada por expressões como: “Deus é quem quis”, “era hora de fulano morrer”. Expressões do senso comum, como essas, reforçam a idéia de que os acidentes de trânsito não são provocados por ingestão de álcool e drogas, altas velocidades e “rachas” em vias públicas e, ainda, que não representam um risco real de morte para as pessoas. Avigoram a opinião de que os carros são guiados por condutores “treinados” para desempenhar uma atividade responsável nas ruas e estradas brasileiras. Dessa forma, tornam natural um problema social e público que deve ser investigado para que revelem aspectos de nossa sociedade e para que possamos compreender melhor nossa estrutura social.

Essa é a proposta deste trabalho: investigar o funcionamento da justiça criminal para os crimes de trânsito em Belo Horizonte ocorridos no ano de 2006. Assim, conhecer como o sistema de justiça criminal se comporta perante esse tipo de crime, bem como a ideia de produção de crime de trânsito construída pelo Judiciário, representada aqui pela fala de juízes, promotores, defensores e advogados. Em um âmbito mais palpável, descrever como têm sido tratados os crimes de trânsito.

De acordo com o exposto até aqui, cabe nesse momento uma apresentação dos objetivos - tanto geral quanto específicos. O objetivo geral é analisar a justiça para os crimes de trânsito em Belo Horizonte no ano de 2006. Os objetivos específicos são: levantar o número de processos de crimes de trânsito em geral transitando em julgado no ano de 2006; verificar as penalidades mais comuns para os crimes de trânsito; analisar o perfil de réus e vítimas de crimes de trânsito; mensurar o tempo da justiça no julgamento desses delitos.

O trabalho está organizado em seis capítulos, que visam compreender o funcionamento da justiça para os crimes de trânsito. A seguinte pergunta orienta a pesquisa aqui apresentada: qual é o processo de transformação de um acidente de trânsito (evento que

pode acontecer, a priori, com qualquer um) em crime de trânsito? Para responder a essa questão, primeiro é necessário compreender qual é o tamanho do problema dos acidentes de trânsito no Brasil. As discussões criticam, tranquilamente, a concepção de "acidente" como evento aleatório, que pode acontecer com qualquer um, em qualquer lugar. Os estudos assinalam que, além da regularidade em relação ao tipo de acidente mais comum, que no Brasil é o atropelamento, também é possível indicar que o volume de circulação de carros nos últimos anos aponta para um aumento de acidentes. O que acontece com os acidentes de trânsito no Brasil? Quais são as causas mais comuns? O que aconteceu em relação aos acidentes, no âmbito judicial, ocorridos antes e depois do Código de Trânsito Brasileiro?

Na segunda parte do trabalho, são compreensíveis dois aspectos relevantes e que estão desenhados nos capítulos teóricos. Por um lado, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – tornou-se um controle social, que, com a aquiescência social, passou a controlar e regulamentar ações no trânsito brasileiro e também, criminalizar atitudes que foram condenadas moralmente e consideradas inadmissíveis, como, por exemplo, a direção com condutor embriagado ou praticar homicídio culposo no trânsito. Nesse sentido, a questão dos crimes de trânsito é discutida pela formulação do problema público que orientou a formulação das leis de trânsito e também pela instância que julga os crimes de trânsito – a Justiça Criminal.

Assim os crimes de trânsito, não os cometidos em via pública devido às discussões oriundas da discordância em relação à condução de veículos, mas os crimes previstos pelo Novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB[10] – tornaram-se alvo de investigação e estudo. Vale lembrar que este foi introduzido no cenário nacional recentemente e trouxe uma série de discussões acerca da criminalização de algumas ações no trânsito. Ao criminalizar as ações de condutores, o Legislativo brasileiro responde duplamente aos anseios da população. Por um

[10] Lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998.

lado, é o resultado de ampla discussão com diversos setores sociais que bradaram por uma legislação que controlasse a circulação veicular e que colocasse freio nos altos índices de acidentes, promovendo o debate público a respeito do problema do trânsito. Por outro lado, melhora o acesso dos cidadãos ao sistema de justiça, porquanto permite que os crimes sejam processados dentro de limites legais trazidos pelo Código.

Acompanhando essa questão, temos o sistema de justiça no Brasil, que passa a julgar um evento que antes era considerado corriqueiro nos grandes centros, mas que passou a ganhar destaque, uma vez que houve a moralização em torno dos acidentes de trânsito. Por isso, o estudo do sistema de justiça criminal, proeminente para os crimes de trânsito, é objeto de investigação.

Para estudar a justiça para os crimes de trânsito, foram analisados os processos baixados no ano de 2006. A coleta de informações contidas nos processos baixados permitiu compreender o fluxo de decisões para os crimes de trânsito, com ênfase nos dois tipos criminais mais salientes: o crime de homicídio de trânsito (art. 302 do CTB) e o crime de embriaguez ao volante (art. 306 do CTB). As análises dos processos foram realizadas de forma retrospectiva[11], permitindo verificar os perfis de vítimas e réus de crimes de trânsito, além de observar características do processo e o tempo médio para que esses fossem julgados. Além das informações contidas nos supracitados processos, audiências foram assistidas, objetivando a compreensão do funcionamento das varas criminais e os procedimentos legais que envolvem os julgamentos para os crimes de trânsito. Também foram entrevistados operadores da Justiça - advogados, promotores, defensores, juízes -, para colher informações sobre o entendimento de seu trabalho frente a julgar os crimes de trânsito, bem como para compreender aspectos da administração da Justiça.

[11] Dessa maneira, observaram-se as decisões sobre os processos, da data do fato/acidente de trânsito até a data de encerramento do processo na Justiça. Foram baixados ao todo 209 processos de crimes de trânsito.

A seleção das varas criminais como objetos da pesquisa deve-se à gravidade dos crimes que nelas são julgados, como por exemplo, o crime de homicídio culposo no trânsito e o crime de embriaguez ao volante. Pouco se sabe, ainda, sobre esses e outros tipos de crime no trânsito. Mesmo sendo um problema público, não parece ter despertado interesse dos pesquisadores da área das Ciências Sociais.

Portanto, conhecer, investigar, inquirir a justiça para os crimes de trânsito, nesse contexto, torna-se extremamente relevante.

2. DO ACIDENTE AO CRIME DE TRÂNSITO: QUEM MATA E QUEM MORRE NO TRÂNSITO

O trânsito ocupa um lugar de destaque nas grandes e até pequenas cidades. Faz parte do nosso cotidiano, de maneira que não é mais possível imaginar lugares sem a presença de carros, motos e pedestres. Ainda assim, as Ciências Sociais promovem poucas discussões sobre o problema público do trânsito. Outras áreas de estudo, no entanto, apresentam interesse nesse tema. Dentre elas temos a Saúde Pública, o Direito e a Engenharia. Curiosamente, todas focalizam o aspecto mais negativo em relação ao trânsito: os acidentes e suas consequências sociais.

Recentemente, em notícia na TV[12] sobre as mortes no trânsito, divulgou-se que no Brasil morrem cerca de 100 pessoas por dia. Os números divergem dos registrados pelas instâncias que cuidam das estatísticas oficiais sobre morte no trânsito. De acordo com a reportagem, o Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM -, do Ministério da Saúde, aponta a morte de 37.585 pessoas no trânsito brasileiro apenas no ano de 2008. Por sua vez, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAM – informou que são 32. 465 pessoas que perderam a vida nesse mesmo ano, devido à violência no trânsito. Um pesquisador, porém, demonstra que foram solicitados ao DPVAT – Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, nesse mesmo ano, 62 mil indenizações por morte. Embora com números tão divergentes, têm chamado a atenção da imprensa os casos sobre as mortes no trânsito.

Na mesma matéria são apontadas as cinco principais causas de acidentes de trânsito no Brasil, o que não chega a ser uma novidade para quem lida com o tema: álcool e direção; cansaço; desrespeito à sinalização e imprudência; excesso de velocidade; impunidade e falta

[12] Matéria do programa *Fantástico*, da rede Globo de Televisão, exibido em 10 de janeiro de 2010 – *Especialistas apontam medidas para diminuir mortes no trânsito.*

de fiscalização. Algumas dessas causas são coincidentes com as já apontadas por estudos realizados sobre acidentes de trânsito como: a ingestão de álcool, a alta velocidade e o cansaço. Outras, porém, trouxeram novidade, como o caso da imprudência, o desrespeito à sinalização, a impunidade e a falta de fiscalização.

Em relação aos estudos acadêmicos sobre os acidentes de trânsito, a Saúde Pública participa das discussões porque, além das mortes, muitas pessoas ficam com sequelas permanentes devido aos acidentes. O Direito interessa-se pela discussão sobre o delito, pela lei que regula a ação dos sujeitos e pelo rito do processamento que o acidente gera, quando transformado em crime. Por fim, engenheiros interessam-se pelos acidentes de trânsito advindos de problemas técnicos da via urbana, pela engenharia de tráfego, pela ausência da fiscalização das ruas e de educação dos condutores.

A proposta desse capítulo é apresentar discussões em relação aos acidentes de trânsito: como acontecem; quais as principais discussões sobre o assunto; quais as causas mais comuns; de que maneira a frota de veículos no Brasil influencia no aumento ou na diminuição dos acidentes de trânsito. Parte das respostas a essas perguntas passa pela discussão das informações estatísticas oficiais sobre esses acidentes que são produzidas em diversos segmentos do Estado. As principais bases de dados são organizadas pelas Policias Militar e Civil, que fazem a contagem dos acidentes de trânsito e a contabilidade de suas vitimas – fatal ou não fatal, tipo de acidente, grau da lesão, idade das vítimas, entre outras informações sobre a ocorrência do acidente. Também há informações da área da Saúde sobre os acidentes de trânsito, ou seja, informações sobre mortes por causas externas, categoria em que o acidente de trânsito está inserido. Aqui a proposta é apresentar as informações do perfil da vítima e do autor e os dados oficiais sobre os acidentes de trânsito.

2.1 Problemas com as estatísticas de acidentes de trânsito

Muitos são os problemas com as estatísticas oficiais sobre os acidentes de trânsito. Esse fato revela a dificuldade em relação às informações prestadas desde o acontecimento do acidente até os dados do processamento da justiça em relação aos crimes de trânsito.

Apresentam-se, nessa parte do trabalho, os registros oficiais que mostram a evolução das taxas de acidentes de trânsito no Brasil. Vale dizer que os dados oficiais brasileiros, quaisquer que sejam, apresentam problemas em relação à produção das estatísticas. No caso do trânsito, as dificuldades vão desde a coleta dos dados sobre os acidentes até o registro das mortes no trânsito. De resto, o problema com a coleta e a confiabilidade dos dados já vem sendo discutido de maneira extensa por diversos pesquisadores da área das Ciências Sociais, que apontam problemas semelhantes com o registro de homicídios e outros tipos de crimes no Brasil (MISSE, 2008; LIMA, 2009; BEATO, 2009).

Um dos problemas em relação aos dados oficiais de trânsito é o sub-registro de mortes, o qual se caracteriza pela não inclusão, nas estatísticas oficiais, daqueles que morrem em consequência dos ferimentos causados pelo acidente de trânsito. Dessa maneira, contabilizam-se, muitas vezes, somente aqueles indivíduos que tenham morrido na hora ou no local do acidente. Ladeira (1995) aponta que o sub-registro de acidentes de trânsito na cidade de Belo Horizonte, é de 30%, ou seja, muitas mortes não são registradas adequadamente na cidade. Os feridos que vão para o hospital e que morrem em consequência dos ferimentos provocados pelo acidente, muitas vezes, não têm o registro de morte por causa externa, caracterizando o acidente, mas sim um registro do óbito que indique uma sequela qualquer do acidente como, por exemplo, fraturas múltiplas ou embolia pulmonar. Sendo assim, o registro da causa da morte estará relacionado ao tipo de trauma e não ao o que causou o trauma.

No entanto, com a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, para qualquer pessoa que morra em um acidente de trânsito, abre-se uma investigação para apurar as

responsabilidades da morte, constituindo um inquérito de investigação, que irá apurar o que de fato aconteceu no acidente. Se a informação sobre o acidente não é registrada adequadamente, muitos casos acabam por não serem investigados.

Outras informações são perdidas ao longo do processo de registro, por exemplo, quando os dados sobre as vítimas e condutores não são adequadamente preenchidos. Assim não se têm informações eficazes, como escolaridade, profissão, raça, entre outras, sobre as vítimas e os autores dos acidentes. Com todas as informações corretas seria possível indicar com mais precisão o perfil dos autores e das vítimas.

De acordo com Kilsztajn *et al*. (2001), os números que melhor expressam a mortalidade no trânsito, do ponto de vista da Saúde Pública, são aqueles calculados a partir do número de óbitos e da população residente. No entanto, esses não são os números que melhor expressam o grau de violência no trânsito. O autor aponta que, para o cálculo correto da taxa de mortalidade no trânsito, deveria ser calculado o número de quilômetros rodados ou horas rodadas, que não são estimáveis em nosso país. Assim, Kilsztajn *et al*. (2001: p.263), aponta um estudo realizado pelo SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados, em 1977, em que o cálculo da violência no trânsito seria feito pelo número de óbitos por veículos e pelo número de veículos por habitantes, “sendo que o número de óbitos por acidentes de trânsito, a princípio, depende mais do grau de desenvolvimento dos transportes por veículos a motor do que do número de habitantes”. Esses cálculos continuam sendo utilizados para estimar o grau de mortalidade no trânsito e o desenvolvimento social. Dessa forma, quanto maior o número de veículos circulando nas ruas, maior a taxa de mortalidade por acidentes; quanto menor o número de veículos menor a taxa de mortalidade - o que não seria indicativo de ausência de violência, mas decorrência do número reduzido de veículos por habitante.

2.2 Frota de veículos e acidentes de trânsito

Vimos nos últimos anos o aumento significativo da frota de veículos no Brasil. Não apenas o aumento, como também uma renovação dela. No entanto, o aumento do número de automóveis trouxe outros problemas em relação à circulação de veículos nos grandes centros. Uma consequência imediatamente identificável é que a velocidade de circulação de veículos diminuiu drasticamente, trazendo um grande problema para o gerenciamento do tráfego nos grandes centros.

A Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2009), em seu relatório anual, apresenta dados de evolução dos deslocamentos no Brasil[13], indicando que a maior parte deles é feito a pé. De modo geral, aponta-se o aumento do tráfego, destacando-se os deslocamentos por motocicletas e automóveis. A tabela 1 demonstra como evoluiu a média das viagens por modo.

[13] Os cálculos dos deslocamentos foram realizados para 445 municípios em todo o Brasil, o que permitiu uma base de cálculos e entendimento das viagens realizadas.

TABELA 1
Evolução das viagens por modo no Brasil 2003-2008 (milhões de viagens/ano)

Dados	***2003***	***2004***	***2005***	***2006***	***2007***	**2008**
Ônibus Municipal	10.961	11.004	11.480	11.324	11.877	12.099
Ônibus intermunicipal	2.352	2.323	2.391	2.445	2.513	2.695
Trilhos	1.444	1.455	1.501	1.649	1.810	1.980
Transporte coletivo - total	14.756	14.782	15.216	15.574	16.200	16.774
Automóvel	13.297	13.647	14.162	14.588	15.024	15.389
Motocicleta	948	1.027	1.121	1.241	1.401	1.582
Transporte individual – total	14.245	14.674	15.283	15.828	16.425	16.971
Bicicleta	1.206	1.311	1.363	1.418	1.531	1.654
A pé	19.258	19.645	20.287	20.636	21.060	21.584
Não motorizado – total	20.464	20.956	21.650	22.054	22.592	23.237
Total	49.465	50.412	52.149	53.456	55.216	56.983

Fonte: Relatório Comparativo 2003-2008, ANTP (2009).

Percebe-se que há um aumento geral da mobilidade, com estabilidade em relação às viagens de transporte coletivo. O que chama a atenção é a evolução em relação ao aumento de viagens realizadas em motocicletas. O relatório demonstra que entre os anos de 2007 e 2008 o aumento foi de 12,9%, o que significa dizer que essa modalidade vem ganhando destaque nos últimos anos. Não por acaso o jornal *Folha de São Paulo*[14], em matéria publicada, aponta duas pesquisas, uma realizada pelo Ministério da Saúde e outra pelo Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito, que indicam que o ano de 2009 foi um marco em relação à transição do tipo de vítimas de trânsito no Brasil. Isso porque até 2008 pelo menos 10 mil mortes no trânsito foram por atropelamento, no ano de 2009, entretanto, a previsão é de que as mortes de motociclistas possam ultrapassar as mortes por atropelamentos, atingindo, assim, curva epidêmica de mortalidade. O estudo do Ministério da Saúde, descrito pelo jornal, demonstra que houve um aumento de 131% de mortes de motociclistas de 2006 para 2009. Curiosamente, Koizumi (1985) aponta que em 1982 já havia registro do aumento de mortes de motociclistas na cidade de São Paulo, assinalando, ainda, que os condutores e passageiros

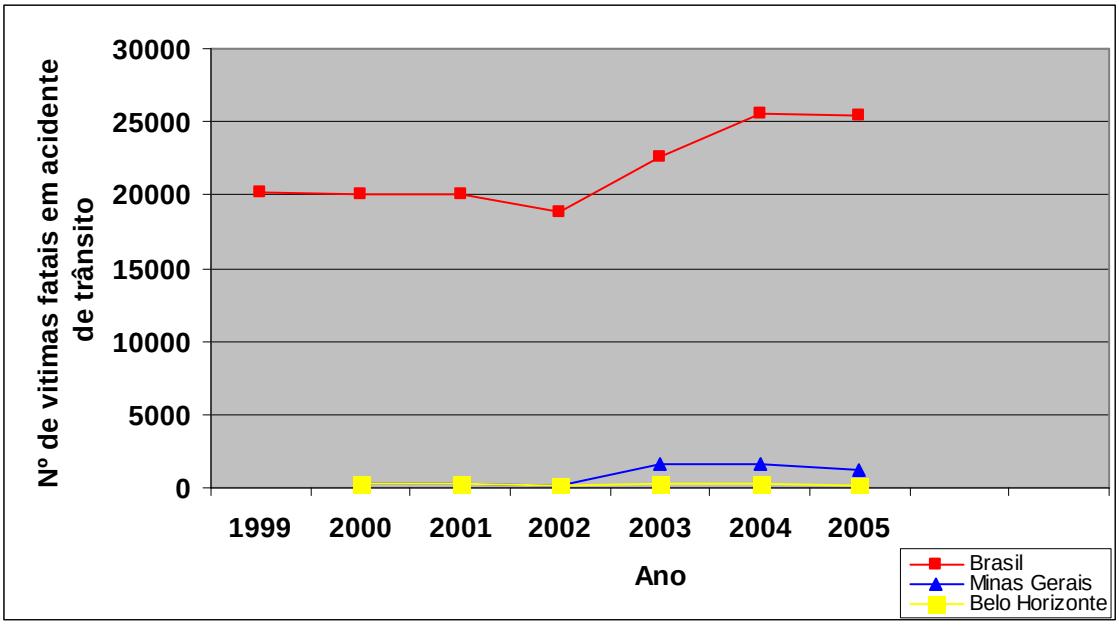
[14] *Folha de São Paulo*, 26 de julho de 2009, caderno *Classificados*.

estão sujeitos a traumas na região da cabeça tornando o acidente fatal ou causando morte em até 24 horas após o acidente.

Uma das preocupações em relação ao volume de circulação urbana é o crescimento de vítimas fatais no trânsito. No entanto, ainda que com indicações problemáticas em relação aos registros e informações sobre os acidentes de trânsito, o número absoluto de vítimas fatais no Brasil nos últimos anos vem se estabilizando em 25 mil mortes por ano. Observa-se, também, nas informações do gráfico 1, que os dados referentes ao estado de Minas Gerais e sua capital – Belo Horizonte – permaneceram praticamente estáveis. A ligeira alteração em relação aos dados em Minas Gerais é compatível com outros estudos sobre a violência no trânsito. Diniz *et al*. (2008) indica que Minas Gerais é o estado com a maior malha viária do país, um entroncamento importante de diversas rodovias federais e estaduais, e consequentemente, com um número de acidentes de trânsito elevado.

O gráfico 1 apresenta os números de vítimas fatais, em números absolutos, em acidentes de trânsito, no qual podemos perceber que, até 2002, os números eram baixos. A partir dessa data, entretanto, há um aumento significativo desse escore. Esse crescimento pode ser explicado pelo aumento de acidentes complexos, que envolvem mais de uma vítima e, também pela diminuição da vigilância nas ruas, como também pelo aumento da velocidade no trânsito. Além disso, destaca-se o aumento da frota de veículos que passou a circular nas ruas das principais cidades de nosso país.

GRÁFICO 1
Número de vítimas fatais em acidente de trânsito - 1999 a 2005[15]



Fonte: RENAEST - 2009

Muitos dos problemas enfrentados no trânsito brasileiro em relação aos acidentes devem-se à opção feita, em anos passados, pelos transportes público e particular. De acordo com Vasconcellos (1993), no início da década de 60, o processo de modernização capitalista fez com que os grandes centros no Brasil crescessem devido à diversidade de atividades econômicas que foram criadas, entre elas a complexa rede de locais de trabalho, que necessitava trazer para os centros das cidades os trabalhadores, em viagens longas entre a moradia e o local de trabalho. Além disso, as cidades tornaram-se grandes polos de atração migratória, aumentando em muito o contingente populacional. Nesse sentido, os grandes centros tiveram que se adaptar e atender a uma demanda viária crescente que, de acordo com o autor, não atendeu aos aspectos ligados à segurança viária e à qualidade de vida, aumentando com isso a mortalidade por acidentes de trânsito.

[15] Dados de acordo com o site: http://www2.cidades.gov.br/renaest/listaNoticiaPublicada.do?op=noticia.publicada.listaEstatistica.

Naquele momento, o modelo desenvolvimentista fez com que a frota de veículos crescesse consideravelmente e se mantivesse em crescimento desde então. Isso aconteceu porque, segundo o autor, ampliou-se o poder aquisitivo de uma parcela da população, permitindo que tivesse condições financeiras para adquirir um automóvel e indicando, com isso, que o "novo padrão de acessibilidade não foi equitativo e a maioria da população continuou presa aos sistemas de transportes públicos, tecnológica e operacionalmente arcaicos, que limitam significativamente a sua acessibilidade ao espaço urbano e à vida social e econômica." (VASCONCELLOS, 1993: p.21).

Vasconcellos (1993) aponta ainda que a remodelação das cidades brasileiras deu-se em função de um modelo econômico. Tal modelo permitiu que pessoas circulassem mais, considerada a rede diária de atividades que foi estabelecida – principalmente, para se chegar ao trabalho, para que se pudesse compatibilizar os "novos níveis de renda e consumo", transformando com isso o automóvel e motocicletas em instrumentos de circulação preferencial em detrimento do transporte público, que não é de qualidade e eficiente. Por outro lado, essa escolha de circulação criou um marco de separação entre as classes de consumo: aqueles que utilizam o transporte coletivo e aqueles que usufruem do transporte particular. De acordo com Vasconcellos (1993: p.22), a teia de relações da classe média no Brasil em suas relações sociais só pode ser entendida, em suas condições ideológicas, quando se pensa no dilema: "transporte público x particular" passando pela aquisição do automóvel.

Todavia, não se pode aceitar apenas a percepção de que automóveis têm sua importância por estarem associados a fatores como status, poder, privacidade, pois se corre o risco de simplificar a explicação associada à utilização de veículos automotores. Na verdade, o autor propõe a vinculação do automóvel a um conjunto de valores numa perspectiva sociológica, que está além do processo de desenvolvimento econômico. Dessa forma, fica cada vez mais complexo encontrar soluções que possam resolver o impasse entre transporte

público e particular, já que a classe média não abre mão de seus valores em relação ao carro, em detrimento de um transporte público que não oferece qualidade, ao mesmo tempo em que "limitar o uso do automóvel significa reduzir ou até mesmo inviabilizar a eficiência na execução de rede de atividades, sem alternativa de compensação" (VASCONCELLOS, 1993: p.25).

Entretanto, pelo menos duas medidas já restringem o uso de espaço urbano pelos veículos: uma de caráter conjuntural e outra estrutural. Em relação à primeira, há aspectos econômicos, como planos governamentais, por exemplo, que aumentam ou diminuem a circulação de veículos. Como consequência, temos congestionamentos nos grandes centros e aumento do número de mortos em acidentes[16].

O segundo fator, segundo Vasconcellos (1993) estaria relacionado à questão ambiental e à qualidade de vida urbana. Problemas correlatos ao trânsito, considerados por ele, como aspectos negativos: poluição, tempo perdido em congestionamentos, áreas residenciais que são redesenhadas a partir da necessidade de circulação, que são estudados pelo IPEA (2003).

Por outro lado, Vasconcellos (1993) aponta que os conflitos físicos e políticos decorrentes do trânsito acabam por distribuir benefícios e prejuízos entre aqueles que circulam no trânsito. O conflito mais básico é entre fluidez/acessibilidade e segurança/qualidade de vida.

[5]Barros *et al* (2003) aponta que o ano de 1986 foi marcado pelo plano econômico (Cruzado) que alterou consideravelmente o número de acidentes no Brasil, ou seja, uma consequência não prevista. Por exemplo, se compararmos os dados de mortalidade no trânsito, da década de 80, pode-se perceber a variação nos anos de 1985, 1986 e 1987; enquanto no ano de 1985 o índice de mortalidade foi de 18,5 por 100 mil hab., o ano de 1986 é marcado pela elevação desse índice para 22,1 e no ano seguinte, mesmo com a redução para 20, 3 por 100 mil, ainda é considerada uma taxa alta de mortalidade. Observa-se que no ano de 1999 a taxa era de 26/100 mil, isso já com o advento do Plano Real e a promulgação do CTB. Em 2003, os dados apontam que a taxa de mortalidade de por acidentes de transporte, segundo Souza *et a.l* (2007) foi de 19 por 100 mil habitantes.

Com os inúmeros congestionamentos, fluidez, acessibilidade, segurança e qualidade de vida nem sempre têm sido possíveis, já que é visível a percepção do número crescente de veículos circulando pelas ruas e estradas de todo país. Esse aumento faz com que o trânsito nas grandes cidades se torne cada vez mais caótico e lento. Observando os dados separadamente, podemos perceber que carros e motos são os tipos de veículos que mais contribuíram para o aumento da frota nacional.

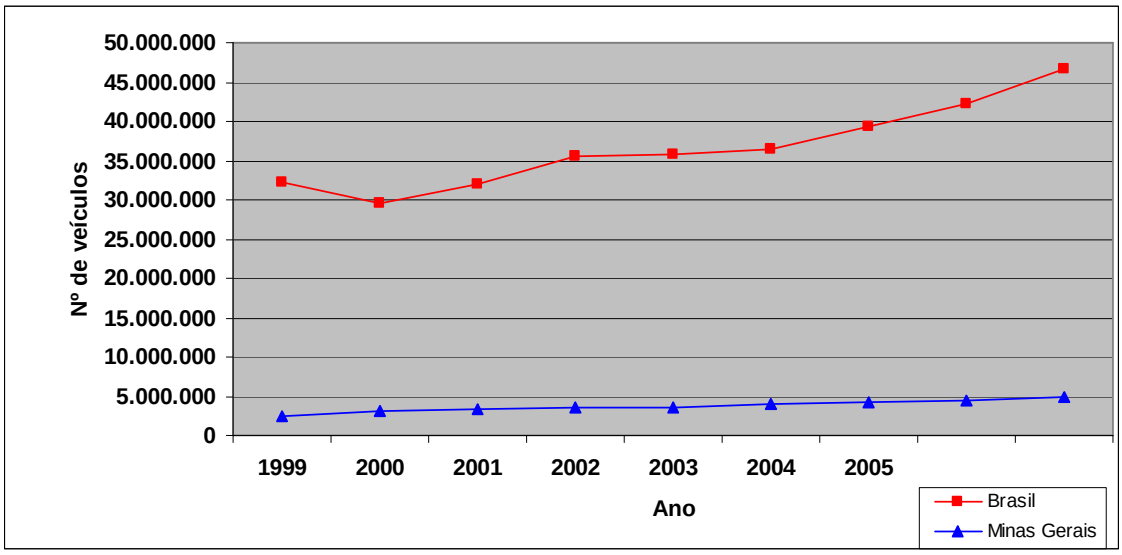
Por outro lado, Bayerl (2006) afirma que as regiões metropolitanas brasileiras concentram cerca de 90% das viagens de ônibus e aproximadamente 50% da frota de veículos circulantes no Brasil. Segundo o autor, ainda assim, são quase 21 milhões de quilômetros diários de deslocamentos a pé[17]. Tais deslocamentos favorecem a exposição de pedestres ao risco de circulação, ou seja, tantas pessoas andando a pé pelos grandes centros acordam ao alto número de atropelamentos.

Complementando essa realidade, o Brasil é composto por suas sociedades urbanas em desenvolvimento, nas quais predominam os automóveis como meio de transporte. O transporte coletivo torna-se uma modalidade de deslocamento que carece de maior investimento em infraestrutura urbana e é pouco utilizado em nosso país.

O gráfico 2, que compara a frota total de veículos no Brasil e em Minas Gerais, reflete a lógica de investimentos dos últimos anos. Percebe-se que há um aumento constante no número de veículos no Brasil nos últimos anos. Mesmo estando a linha do estado de Minas Gerais praticamente estável em relação ao aumento de veículos, percebe-se que no ano de 2005 ela chega à casa dos 5 milhões de veículos.

[6] Em função dos problemas advindos da dificuldade de mobilidade urbana, foi criado o Programa Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS, 2004), que procura ajustar parâmetros de mobilidade sustentável para os grandes centros, observando e adequando as escolhas de meios de transporte feitas nos últimos anos pelos governantes.

GRÁFICO 2
Frota de veículos no Brasil e em Minas Gerais – 1999 a 2005



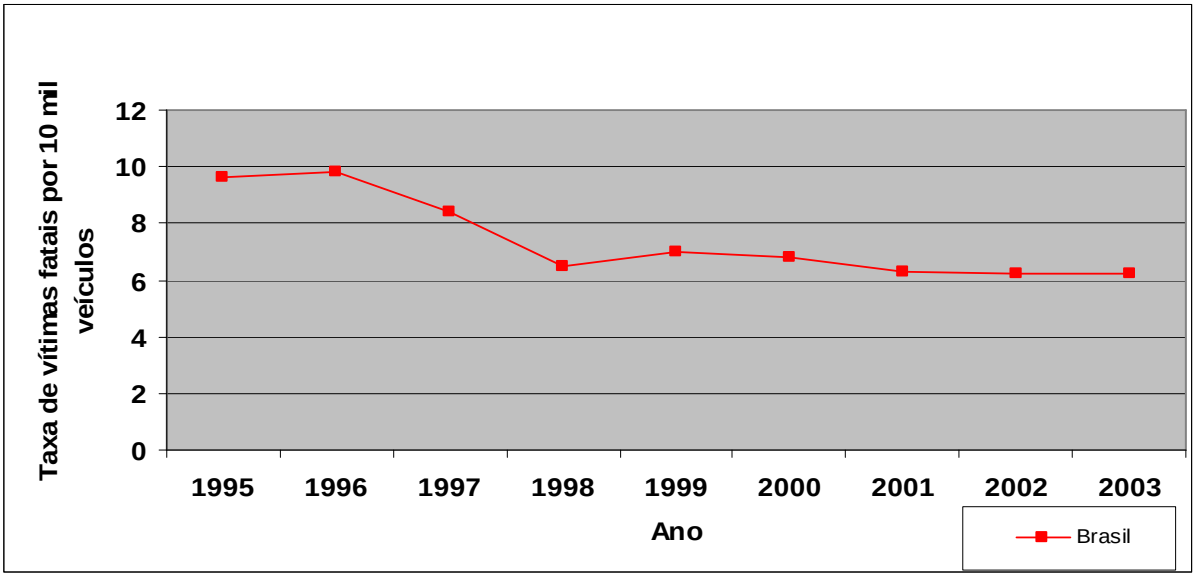
Fonte: RENAEST, 2008

A transformação do espaço público nos últimos anos permitiu que o Brasil consolidasse processos de acessibilidade urbana para a população como um todo, mas ainda há muito que ser feito em relação às melhorias no transporte público de qualidade para que ofereça não apenas mobilidade, como também segurança para a circulação. Ao focar as discussões sobre o aumento da frota de veículos e as escolhas em relação ao transporte individual no Brasil, percebe-se que esses dois elementos são agravantes em relação aos acidentes de trânsito, uma vez que os estudiosos da área de trânsito os apontam como efetivos problemas em relação aos acidentes. (BAYREL, 2006; VASCONCELLOS, 1993).

2.3 Acidentes de trânsito e o efeito perverso: as mortes

O efeito mais dramático da desorganização urbana em países subdesenvolvidos são os acidentes de trânsito, que matam muitas pessoas. Os estudos sobre acidente de trânsito consideram que este é uma das principais causas de mortes no Brasil. O cálculo das taxas de vítimas fatais, com base em comparação entre países, é feito pelo nível de motorização e de mortes por acidentes no trânsito. O gráfico 3 apresenta a taxa de vítimas fatais por 10 mil veículos de 1995 a 2003, no Brasil.

GRÁFICO 3
Taxa de vítimas fatais por 10 mil veículos no Brasil – 1995 a 2003



Fonte: RENAEST – 2008.

Ao observarmos o gráfico 3, percebemos que a taxa de mortalidade vem declinando de maneira constante nos últimos anos. Interessante notar que esse declínio é ainda maior no ano de promulgação do Código Trânsito Brasileiro, indicando os possíveis efeitos da lei para os condutores. De fato, a obrigação do uso do cinto de segurança e os controles de velocidade, ainda que precariamente instalados, causaram certo efeito redutivo no número de mortes no

trânsito. Essa taxa é calculada pelo número de veículos circulantes e pelo aumento da frota nacional de veículos; quanto maior o número de carros, menor seria a taxa de vítimas fatais.

Por outro lado, percebe-se que o problema do trânsito representa uma fonte de preocupação para a Organização Mundial de Saúde, que assinala que os acidentes rodoviários representam elevado número de mortes em países em desenvolvimento: suas taxas médias variam entre 21,3 e 19,5 por 100 mil habitantes; já em países desenvolvidos essa taxa é de 10,3 por 100 mil habitantes (OMS, 2009: p.08). Nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvidos, mais da metade daqueles que morrem em acidentes de trânsito são ciclistas, pedestres e motociclistas. O relatório indica, também, que 1,2 milhões de pessoas morrem a cada ano de acidentes rodoviários.

Ainda de acordo com o relatório da OMS (2009), por outro lado, muitas dessas mortes poderiam ser evitadas, se fossem observadas as cinco áreas que devem ser prioridade no aspecto de prevenção de mortes em acidentes de trânsito no mundo, que são: uso de capacete, uso de cinto de segurança, diminuição de velocidade, não dirigir embriagado e visibilidade no trânsito. Além disso, os dados apontam que os acidentes de trânsito representam a segunda causa de morte de pessoas com até 29 anos, no mundo e a terceira, de pessoas entre 30 e 44 anos.

Os dados apresentados no relatório da OMS (2009)[18] sobre o Brasil o colocam entre aqueles com desempenho médio em relação aos assuntos referentes ao trânsito, pois no ano de 2006 ocorreram 35.155 acidentes fatais, sendo que 82% das vítimas eram homens e 18% mulheres, e 407.685 acidentes não fatais. Outra informação é que metade dos mortos no trânsito ou eram pedestres, ciclistas ou passageiros – conhecidos coletivamente como aqueles que estão mais desprotegidos no trânsito.

[7] A pesquisa foi realizada com informações coletadas em 178 países, sobre o desenvolvimento das leis de trânsito, redução de acidentes, frota de veículos, entre outras informações.

Todavia, qual é a definição de acidente de trânsito? Como pode ser caracterizado? Parte da resposta vem das discussões de Souza Minayo; Franco (2007: p.20), que afirmam que acidente de trânsito é “todo evento que provoque dano e envolva um veículo, a via, a pessoa humana e/ou animais e que, para se caracterizar, tem a necessidade da presença de pelo menos dois desses fatores”. Ainda é possível pensar em acidentes como eventos aleatórios, isto é, contra a vontade do agente que o causa. Em outro estudo, realizado por Santos (2000), fica evidente que muitas podem ser as causas dos acidentes de trânsito e que o entendimento em relação a elas orientam políticas públicas de redução de mortalidade e de ocorrência de acidentes.

Se acidentes são acontecimentos não-intencionais, eventos que escapam à capacidade de controle das pessoas neles envolvidas, então, seria possível tratar como acidentais acontecimentos com frequências tão significativas? Parece haver aqui uma fenda cognitiva: se é rotina, como pode ser acidental? Tal fenda, se explorada, pode revelar-se uma “caixa de Pandora”, abrindo trilhas para a compreensão do problema em questão.

Segundo Souza *et al*. (2007: p.34), o termo acidente é pouco utilizado na literatura internacional, pois pode indicar dubiedade em relação à definição, sugerindo “má interpretação de algo inevitável, imprevisível ou que não seja passível de prevenção. Termos como *crash* e *injury* têm sido utilizados em língua inglesa, por não transmitirem essa conotação” *(grifo nosso)* . A autora ressalta que, no Brasil, trabalha-se com a definição de acidente como um evento não intencional, mas que pode ser evitado e que causa lesões físicas e emocionais. Além disso, a definição traduz a previsibilidade do evento. Ainda assim, Souza *et al*. (2007: p.34), aponta que

> Muitos são os fatores de risco associados aos acidentes de transporte. Seu conhecimento possibilita intervenções para a prevenção. Descrevem-se, entre alguns problemas estruturais no Brasil, principalmente: a precária conservação das estradas; o longo tempo de uso da frota (mais de doze anos) e sua manutenção inadequada; e aqueles relacionados à introdução da motocicleta como instrumento de trabalho.

Dessa maneira temos uma divisão entre acidentes com vítima e acidentes sem vítima. Essas definições podem parecer óbvias, mas são, na verdade, um esforço de compreensão dos acidentes. De acordo com Gold (1998), falta no Brasil um maior treinamento de técnicos (acidentólogos) que possam avaliar causas de acidentes, até porque as estatísticas sobre o assunto são precárias. Além disso, é possível, por meio dessas definições, perceber como são formuladas, ou como poderiam ser reformuladas as políticas públicas direcionadas à redução dos acidentes, resultando, por exemplo, na redução de traumas em acidentes com o investimento em segurança veicular.

Assim, um acidente sem vítima, de acordo com Gold (1998: p.9) é aquele que produz danos materiais, sem pessoas feridas, e é o tipo mais comum de acidente, classificado como "abalroamento". Mesmo com essa definição, ressalta-se que esse tipo de acidente pode vir a se tornar, devido às lesões, um acidente com vítima.

É claro que o policial que faz o registro da ocorrência não tem como saber o desdobramento do acidente aparentemente sem vítima, mas o acompanhamento posterior dos fatos e checagem dos dados, inclusive no Instituto Médico Legal, seria uma saída eficiente para a resolução do problema com os dados de vítimas fatais.

Normalmente não ter vítimas num acidente implica, para os envolvidos na colisão, apenas uma "dor de cabeça" para resolver: quem é considerado culpado, por transgredir as regras do trânsito. Entretanto, o grande número de colisões indica que as regras associadas ao trânsito não são bem apreendidas, visto que, segundo as indicações da polícia (tanto Civil, quanto Militar), a maioria dos acidentes acontece por imprudência, imperícia ou negligência.

Esse tipo de interpretação, no entanto, simplifica muito a análise dos acidentes, já que essas indicações da polícia sobre os acidentes apenas responsabilizam condutores e pedestres. Partindo da premissa de que 90% dos acidentes acontecem por falha humana, podemos considerar que as políticas públicas voltadas para a educação de condutores e pedestres são

precárias e que as vias e rodovias deveriam formar uma rede de circulação confiável e segura para seus usuários. O pressuposto é que a causalidade de acidentes, na verdade, deve-se a um conjunto de fatores. Não se pode afirmar, portanto, que acidentes tenham uma única causa – por exemplo, motoristas ou vias mal pavimentadas/sinalizadas. O que há, segundo Gold (1998), é um conjunto de causas ou de fatores que podem afetar a segurança no trânsito que, somadas, representam as principais causas de acidentes de trânsito.

> Para as testemunhas, a causa deve ter sido o excesso de velocidade. Para os médicos, a influência do álcool sobre o motorista. Para o psicólogo, o baixo rendimento do condutor se devia ao estado anormal de tensão. Para o perito em automóveis, foi o mau funcionamento dos freios. Um leigo, inclusive, poderia culpar os amigos do condutor por animá-lo a dirigir sob os efeitos do álcool.
> Para o técnico de trânsito, poderia ter sido a superelevação inadequada combinada com o estado derrapante do pavimento liso sob a chuva. Além disso, a presença do poste próximo à pista sem proteção agravou o resultado do acidente. A sinalização não advertiu o condutor de perigo devido à má visibilidade das placas. (GOLD, 1998: p.06)

De acordo com Gold (1998: p.06), se forem levadas em consideração as hipóteses levantadas acima, provavelmente todas estarão corretas, pois “o acidente ocorreu devido à existência simultânea de todos esses fatores contribuintes. A eliminação de qualquer um deles poderia ter reduzido significativamente a probabilidade de ocorrer o acidente”.

A probabilidade de acontecer um acidente, conforme Gold (1998), implica uma associação de pelo menos quatro fatores: o primeiro é relativo justamente aos fatores humanos, que são identificados como psicológicos (tensão, distração, desconhecimento do trajeto) e médicos (ingestão de bebidas alcoólicas); o segundo são os fatores relativos ao veículo, associados ao seu mau funcionamento; o terceiro são os relativos à via, que diz de sua sinalização, pavimentação, construção, fatores ligados à natureza (como chuva, deslizamentos, quedas de árvores); e, por fim, os fatores institucionais/sociais que são os associados à fiscalização do trânsito.

Para Vanderbilt (2009) o trânsito adquiriu uma característica cultural em todo lugar do mundo; se no Brasil chama atenção a separação social das classes, em outros lugares a questão pode ser outra, envolvendo aspectos culturais e sociais que vão desde a sinalização das ruas (significado de determinadas placas) ao simples ato de buzinar:

> O mais difícil é compreender a cultura do trânsito: como as pessoas dirigem, como as pessoas atravessam a rua, como as relações de poder são expressas nessas interações, que espécies de padrões surgem no trânsito. O trânsito seria uma espécie de janela secreta para o coração de um lugar, uma forma de expressão cultural tão vital quanto o idioma, as roupas ou a música. (VANDERBILT, 2009: p.217)

Dentro da perspectiva da cultura, Roberto DaMatta[19] aponta que o problema do trânsito no Brasil é que o espaço público é hierarquizado. Com isso, o trânsito não obedece às regras propostas, mas sim aos interesses pessoais. Por outro lado, DaMatta também assinala que o pedestre é sempre esquecido no estabelecimento das políticas públicas de trânsito e que essa mentalidade hierárquica que permeia a sociedade brasileira faz com que se pense que os carros/motoristas tenham prioridade sobre aqueles que estão à pé, salvo a exceção, em alguns casos, de quem é o pedestre. O autor reforça que o carro não é apenas um meio de transporte, mas sinaliza uma condição social. Segundo ele, esse não é um problema só do Brasil, mas da América Latina como um todo.

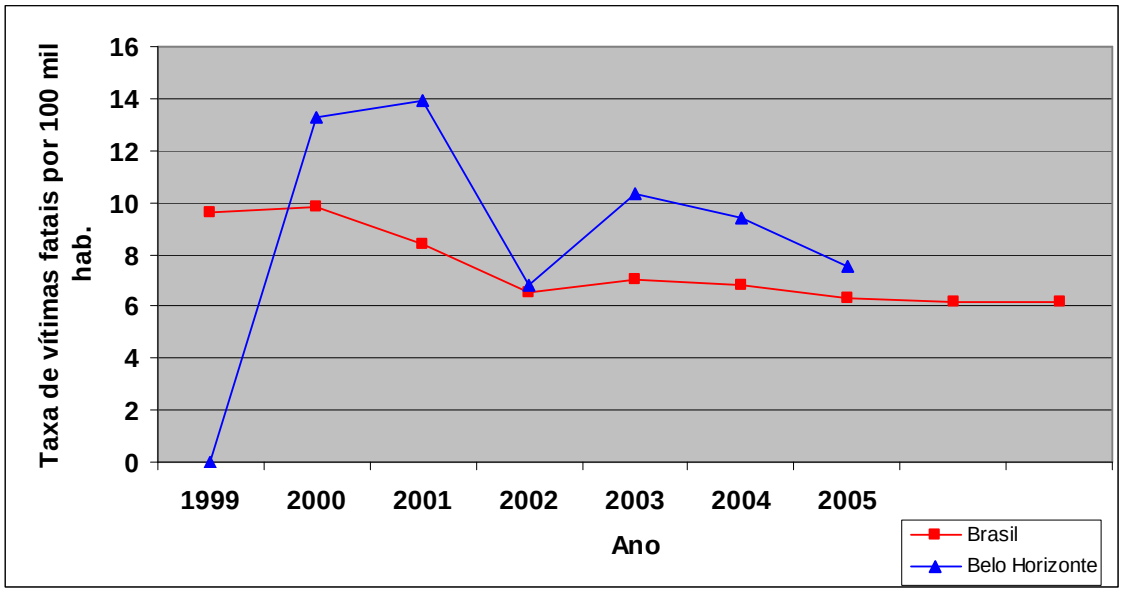
Outra possibilidade de se compreender o evento do acidente de trânsito é através de seu risco de acontecimento. Nesse sentido, o risco está mais presente na condução de motociclistas do que outro tipo de motoristas, mesmo porque o carro protege mais aos condutores do que a ciclistas, motociclistas e pedestres. Bellaby (1990) indica que há situações que não podem ser menosprezadas na análise de acidentes e percepção de risco, entre elas as variáveis físicas, como as condições da estrada, principalmente porque indicam quanto os condutores estão expostos ao risco de acidente. Para isso, o que se poderia propor é

[8] Entrevista concedida ao *Jornal do Brasil* em 13 de agosto de 2000.

uma análise mais aprofundada para reconhecer como o risco é percebido por usuários de sistema de trânsito no Brasil.

Por fim, temos mais um indicativo de que as taxas de mortalidade no trânsito brasileiro estão reduzindo. As informações do gráfico 4 são relativas às taxas de mortalidade por 100 mil habitantes e dizem respeito à cidade de Belo Horizonte e ao país como um todo. Tanto em um como em outro, é perceptível a redução dos números a partir de 1999. Mesmo com os picos de crescimento da taxa de mortalidade, em Belo Horizonte, nos anos de 2000 e 2001, nota-se uma diminuição significativa nos anos seguintes, quem vem se mantendo. De fato, obteve-se uma diminuição do número de mortos em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes. No entanto, o número de acidentes de trânsito que não envolvem mortes ainda chama a atenção por sua quantidade, como demonstrado no gráfico 4.

GRÁFICO 4
Taxa de vítimas fatais por 100 mil habitantes – Belo Horizonte e Brasil – 1999 a 2005



Fonte: RENAEST, 2009

Percebe-se que parte do fenômeno dos acidentes de trânsito estão profundamente associados ao desenvolvimento social e industrial dos países. As discussões sobre o aumento

da frota de veículos associado às mortes no trânsito indicam o grau de desenvolvimento do país, bem como a preocupação das autoridades na solução desse problema público. Além disso, os acidentes de trânsito representam uma fonte de preocupação para as autoridades de saúde no mundo inteiro e não seria diferente no Brasil. Ainda assim, os aspectos que envolvem seu desempenho sociológico ainda são pouco explorados, a não ser no aspecto do conflito social que os acidentes representam, pois muitas vezes carros, motocicletas e pedestres competem pelo espaço das ruas de maneira desigual. Para que o trânsito tivesse seu aspecto de moralização pública e o Brasil deixasse de ser um dos campeões em mortes no trânsito perante o mundo, foi promulgado em 1997 o Código de Trânsito Brasileiro, com o propósito de regularizar e criminalizar ações praticadas no trânsito. Sua repercussão e os debates que envolveram a construção de um mecanismo de controle social são fundamentais para que possamos compreender os desdobramentos que envolvem o sistema de Justiça Criminal, que é a instituição que recebe os crimes de trânsito e os julga de acordo com seus ritos e procedimentos administrativos. Parte-se, então, do fato que origina os crimes de trânsito – os acidentes – para que se possa compreender o desdobramento dessa instituição.

3. CONSTRUÇÃO SOCIAL DO CRIME DE TRÂNSITO: PERSPECTIVAS TEÓRICAS

Atualmente, entende-se que a aplicação de normas e leis leva ao reforço da conduta social. Portanto, o controle social é importante para que indivíduos compreendam como o meio em quem vivem está organizado e quais são as sanções propostas em caso de rompimento das regras sociais. Por outro lado, a questão da violência circunda a sociedade por meio de muitos aspectos, como agressões físicas, verbais e morais, através da criação ou propagação de meios cada vez mais modernos de violação.

O domínio social acaba por se tornar visível quando as organizações formais estabelecem regras e penalidades regularmente definidas. Ao propor penalidades mais severas para os crimes de trânsito, por exemplo, os legisladores acabam por atender a um clamor da sociedade de criminalizar o que antes poderia acontecer com qualquer um. Nessa ótica da violência social, os crimes de trânsito podem ser entendidos como crimes de menor poder ofensivo, o que leva, em última instância, a uma compreensão de que não são violentos. Mas, de que maneira são conceituados esses crimes na sociedade brasileira? Como podemos investigá-los sob a perspectiva da Sociologia? Como os acidentes de trânsito foram transformados em crimes de trânsito? São essas as questões que norteiam as discussões desse capítulo, que tem como objetivo analisar como foi construída a ideia de crime de trânsito em nossa sociedade. Parte-se, então, do conceito de controle social até chegar à formulação da lei que regulamentou as novas regras para o trânsito no Brasil.

3.1 Controle social: perspectivas sociológicas

Uma das evidências sobre o Sistema de Justiça é que ele representa um dos meios de domínio social. Por conseguinte, é ele quem interpreta e aplica as regras que foram definidas por meio do processo de criminalização.

Alvarez (2004) aponta que as discussões acerca da lei e da ordem, e consequentemente, da Justiça, devem passar pela noção de controle social. Ao longo dos anos, as Ciências Sociais vêm se dedicando à compreensão desse conceito. Autores clássicos, como Durkheim (1978) e contemporâneos, como Foucault (2004), estudaram o controle social como mote fundamental para a organização de Estado. Por isso, esse tema pode ser aplicado a diversos debates públicos, inclusive à Justiça Criminal.

Para Durkheim (1978; 1997) as discussões sobre o controle social partem de uma regulamentação moral ou jurídica que implica uma dose de sacrifício por parte dos indivíduos para que possam integrar ao propósito social ou ideais coletivos que penetram as consciências individuais, organizando-se aí de modo duradouro e fixando-se em outras instituições sociais, tais como: a família, o direito, o sistema educacional, entre outros. Nesse sentido, os ideais coletivos (valores, princípios, normas, prescrições) garantiriam uma normatização à vida social, indicando que, ao comungarem desses ideais, os indivíduos estariam preservando a coesão social.

Ao demonstrar as modificações das definições de controle social, Alvarez indica que sua primeira concepção está ligada aos estudos realizados por Durkheim. Assim, afirma o autor, mencionando Durkheim, que o crime e a pena são mecanismos para se alcançar tal domínio social. Se o crime ofende a moral da sociedade, a pena seria uma “reação coletiva que, embora aparentemente voltada para o criminoso, visa na realidade reforçar a solidariedade entre os demais membros desse meio e, consequentemente, garantir sua interação” (ALVAREZ, 2004: p.169).

De Durkheim para cá, muita coisa mudou em relação ao conceito de controle social, principalmente com as contribuições sobre o tema produzidas por Foucault. O filósofo, segundo Alvarez (2004), ao estudar o controle social, o faz sob a perspectiva de uma sociedade que, ao mesmo tempo em que humaniza as práticas punitivas – em relação às anteriormente vigentes – também adota práticas repreensivas conhecidas como tecnologias de poder, que são voltadas para a compreensão da pena e se transformam em elementos simbólicos. A punição, ou seja, a disciplina relativa ao cumprimento da pena e o ritual necessário para a responsabilização dos sujeitos, é uma prática da sociedade moderna para refrear seus membros. Alvarez (2004) ainda chama atenção para a questão da necessidade das prisões em sociedade, revelando que estas desempenham função importante na gerência das ilegalidades.

Por outro lado, para Foucault (2000) a sociedade do controle seria um passo à frente da sociedade disciplinar, por designar a interiorização, por meio de três dispositivos: o medo, o julgamento e a destruição, das regras e leis. Dessa forma, as instituições sociais produziriam indivíduos mais preocupados com a lógica social do controle, focados em aspectos subjetivos coletivos e não individuais. A pena, portanto, não é apenas dirigida ao indivíduo, mas também ao seu intelecto e às suas disposições físicas.

No sistema capitalista e normativo, o que interessa é que o preceito de vigilância seja compreendido como um bem para a sociedade, visto que o olhar de uns sobre os outros controla tudo e todos. Por isso, os indivíduos ao cumprirem normas e regras sociais estão cumprindo com um princípio de organização da sociedade, considerando-se que a regulamentação obriga à homogeneidade, mas, ao mesmo tempo, permite ver o desempenho individual para medir os desvios.

Foucault (2000) afirma que uma nova ordem social, com explosão demográfica, novas formas políticas e jurídicas, surge no século XVII e se consolida no século seguinte,

tornando a pena de prisão uma solução controladora da sociedade. O Sistema Prisional, criticado por não diminuir a criminalidade e a reincidência, serve a propósitos maiores na manutenção de poder. Segundo Foucault, é um sistema de fracasso, mas que tem sua importância, afinal ainda é mantido depois de tantos anos de reconhecimento da autoridade em nossa sociedade. Esse fracasso é útil, pois mantém a delinquência, induz a reincidência e transforma o infrator ocasional em contumaz. Portanto, as penas não serviriam para reprimir ilegalidades, mas para gerir a ilegalidade, criando a dominação de uns sobre os outros. A criminalidade tornar-se-ia uma das engrenagens do poder disciplinar que, ligada a outras instituições (inclusive o Direito Penal), formaria uma rede do sistema de controle social. (FOUCAULT, 2000)

Garland (2008), numa proposta atual, aponta que o controle social é feito em dois eixos que estão interligados entre si. O primeiro seria composto por controles sociais formais – exercidos por agências estatais do Sistema Penal, o segundo seria formado pelos controles sociais informais que estariam ancorados nas interações da sociedade civil. O primeiro eixo teria um comportamento reativo e adaptável e o segundo se modificaria mais constantemente em função de estar associado à vida cotidiana.

Ao propor que o crime seja enfrentado pelas instâncias estatais, Garland (2008) afirma que o discurso penal possui pelo menos três interlocutores que são significativos: os criminosos condenados, os agentes do Sistema Penal (tanto o policial, quanto o juiz) e, por último, o público em geral. O primeiro grupo recebe a pena, que conforme sua aplicação pode gerar beneficio ou malefício social; o segundo aplica a lei; por fim, a sociedade, que representa o terceiro grupo, percebe os efeitos simbólicos e culturais, ou seja, a maneira como a lei é aplicada.

Ao discutir aspectos voltados para a punição, Garland (2008) reforça que, mais uma vez, as populações com menos recursos são tratadas como “diferentes”, sendo vítimas de

discriminação. Os mecanismos de punição e controle desses indivíduos são necessários, afinal é importante pensar a punição como uma instituição social que, com sua multiplicidade de fatores e símbolos, deve controlar os sujeitos em sociedade. Nessa perspectiva, a pena tem que ter efeito não apenas para quem a recebe, mas também para a estrutura da sociedade, reconhecendo os fatos como bons ou ruins, em seus valores e significados sociais.

Desde a década de 1970, o medo de crime tornou-se mais saliente em sociedade. Por isso alguns discursos tornaram-se mais fortes na política criminal, entre eles a ideia de que a vítima deve ser protegida, "seus clamores devem ser ouvidos, sua memória deve ser honrada, sua raiva deve ser exprimida, seus medos devem ser tratados" (GARLAND, 2008: p.55). A partir disso, há o declínio de penas aplicadas com o objetivo de reabilitação dos réus e em seu lugar o retorno de sanções retributivas. As sanções mais severas têm como propósito ouvir a voz do sentimento público. Assim, "punição – no sentido da punição expressiva, que canaliza o sentimento público – é mais uma vez um objetivo jurídico respeitável, largamente abraçado, que afeta não só as sentenças condenatórias para a maioria dos delitos graves, mas também à própria justiça de menores e às penalidades comunitárias". (GARLAND, 2008: p.53)

Donald Black (1976), sob a perspectiva do conflito social, também discute a noção do controle da sociedade, buscando compreender como grupos sociais com valores e interesses contraditórios se organizam em defesa de seus interesses sociais. Muitas vezes, os grupos que formam a maioria são os que definem as leis, uma vez que representam o poder em sociedade. Esse tipo de construção social acaba por indicar uma relação inversa entre as taxas criminais e o poder, ou seja, indivíduos que têm mais poder em sociedade são os menos prováveis de serem reconhecidos como criminosos ou capazes de cometerem atos em desacordo com a lei. O autor focaliza as relações entre os grupos sociais como um todo e, para construir sua teoria sobre o conflito social, parte do conceito de que esses grupos possuem cinco dimensões da vida social, que são: estratificação, morfologia, cultura, organização e controle social.

Black demonstra que cada um dos aspectos, na verdade, são dimensões da vida social. Por exemplo, lei é controle social, mas há diversos estilos de controle social além da lei, como por exemplo, a família, a vizinhança, as organizações, os grupos de qualquer natureza (QUADRO 1). Assim, a vida social explica o porquê da formulação das leis que vão restringir determinados comportamentos sociais, como as relações familiares ou afetivas e a delinquência juvenil.

QUADRO 1
Quatro estilos de controle social

	Penal	**Compensatório**	**Terapêutico**	**Restaurativo**
Padronização	Proibição	Obrigação	Normalidade	Harmonia
Problema inicial do caso de identidade do desviante	Culpa Grupo Ofensor	Débito Vitima Devedor	Necessidade Desvio Vitima	Conflito Disputantes Disputa
Solução	Punição	Reparação	Ajuda	Resolução

Fonte: Black, 1976; p. 5

No quadro 1, Black (1976) apresenta os estilos de controle social em sua forma pura e explica que em cada um desses estilos há uma forma de solução para o conflito social. No caso do modelo compensatório, por exemplo, a iniciativa da punição do delito ou conflito é da vítima – como acontece no Brasil, em relação aos crimes que são julgados, por exemplo, nos Juizados Especiais Criminais. Nessa instância de justiça, prefere-se a conciliação em oposição ao sistema punitivo do autor do fato e a resolução é feita de forma compensatória, com pena de reparação. Outra forma é a resolução terapêutica, em que a solução é o auxílio ao autor, caso típico de usuário de droga[20]. O modelo restaurativo procura restabelecer a harmonia social, com a reparação do prejuízo causado à vítima.

No caso, por exemplo, do crime de embriaguez ao volante, conforme prescrito no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, a Justiça contempla o modelo terapêutico, uma vez que a transação penal é oferecida ao autor como uma forma de punição e sua "pena" poderá ser o encaminhamento para a participação de grupos de reflexão sobre a sua conduta no trânsito.

[20] Como exemplo a criação da Lei 11.343 e do SINASD – Sistema Nacional de Políticas Públicas Sobre Drogas, que prevê entre outras coisas, que a reinserção social de usuários e dependentes de drogas.

Black (1976) aponta, metodologicamente, que a lei é uma variável quantitativa, que pode ser mensurada de diversas maneiras. Assim, determinadas leis são vigorosas em alguns lugares mais do que em outros, podendo ser reconhecidas por sua quantidade, pela extensão de proibições, obrigações e outros padrões a que as pessoas estão sujeitas dentro do ambiente social. Elas podem ainda variar no tempo e espaço, através dos séculos, décadas e anos e, ainda, de região para região. De acordo com o autor, podemos reconhecer vários estilos distintos de lei que correspondem a estilos de controle social. Contudo, ele informa que esses tipos não são puros, ou seja, devem ser encarados como possibilidade metodológica e explicativa do fenômeno estudado. Cada um dos tipos tem sua explicação e utilização na sociedade, mas não são encontrados, é bom lembrar, em sua forma pura, e sim de forma combinada. Um exemplo dessa aplicação, dado pelo autor, é quando "num caso penal, um reclamante toma a iniciativa, agindo por conta própria, como um controle compensatório". (BLACK, 1976: p.5)[21]

No entanto, outras práticas de sanções estão sendo propostas para regular o crime. Rolim (2006) aponta para a prática restaurativa de justiça, dizendo que essa não é algo recente, mas foi sobrepujado pela maneira como o sistema punitivo de justiça se instalou. A justiça tal como se apresenta torna-se "um complexo e custoso aparato institucional que, em regra, não funciona para a responsabilização dos infratores, não produz justiça, nem se constitui como um verdadeiro sistema" (ROLIM, 2006: p.233).

Ao citar o movimento pela justiça restaurativa, Rolim (2006) toca num ponto bastante significativo para as discussões do crime de homicídio no trânsito – a "culpa", afinal quando um crime é cometido o que se deseja é estabelecer quem foi o culpado e esclarecer a verdade dos fatos. Nesse sentido, a constituição dos conceitos de crimes de trânsito pelos legisladores teria levado em consideração a culpa do agente no cometimento do crime, como veremos

[21] Tradução livre de: "a penal case may arise at the initiative of a complainant, acting for himself, as in compensatory control".

mais adiante. A construção da lei de trânsito (CTB) objetiva a reparação legal que permite ao juiz aplicar a lei de acordo com evidências e provas dessa culpa.

Por outro lado, ao privilegiar a justiça restaurativa, o juiz deveria focar a atenção no ato danoso e nos prejuízos resultantes, bem como lançar um olhar mais amplo, que envolveria a situação da vítima. Segundo Rolim,

> Em algumas abordagens da justiça restaurativa presume-se que a vergonha experimentada pelo infrator diante das pessoas que lhe são importantes – não apenas familiares, mas amigos etc. – que são chamadas a audiências ou encontros cumpre papel positivo em todo o processo. (ROLIM, 2006: p.242)

O autor apresenta um quadro comparativo de dois paradigmas de justiça: retributiva e restaurativa - quadro 2. Para ele, a justiça restaurativa seria contrastante com a justiça criminal e um modelo mais amplo que, em seus pressupostos teóricos, deveria apagar as diferenças entre o Direito Penal e Civil.

Nesse sentido, ao comparar as propostas entre a justiça retributiva e restaurativa percebe-se que a primeira cumpre a indicação de uma solução punitiva do estado, enquanto a segunda propõe recuperar a cidadania como parte de um processo social e educador da sociedade para com o infrator. Não apenas puni-lo como parte de entendimento de que a lei existe e com ela cumpre-se a ordem social, mas fazê-lo perceber que está integrado a uma construção social em que tem a possibilidade de arrepender-se do ato cometido e perceber as consequências de seu ato.

QUADRO 2
Quadro comparativo entre a Justiça retributiva e restaurativa

PARADIGMA DA JUSTIÇA RETRIBUTIVA	PARADIGMA DA JUSTIÇA RESTAURATIVA
Crime definido como violação do Estado	Crime definido como violação de uma pessoa por outra
Foco no estabelecimento da culpa, voltado para o passado (ele/ela fez isso?)	Foco na solução do problema; atenção direcionada para o futuro (o que deve ser feito?)
Relações adversárias e processo normativo	Relações como meio de tratar ambas as partes; reconciliação como objetivo
Justiça definida como intenção e como processo: regra do direito	Justiça definida como relacionamentos corretos: julgada pelos resultados
Natureza interpessoal do conflito obscurecida, reprimida: conflito visto como entre o indivíduo e o Estado	Crime reconhecido como conflito interpessoal: valor do conflito reconhecido
Um dano social substituído por outro	Foco na reparação do dano social
Alijamento da comunidade, que é representada pelo Estado	Comunidade como facilitadora do processo
Encorajamento dos valores individualistas e competitivos	Encorajamento da colaboração
Ação direta do Estado em direção ao infrator: vítima ignorada e infrator passivo	O papel da vítima e dos infratores é reconhecido: as necessidades das vítimas são reconhecidas e os infratores são estimulados a assumir responsabilidades
Responsabilização do infrator definida com a punição	Responsabilização do infrator definida a partir do entendimento do mal causada e da decisão de reparar o dano
Infração definida puramente em termos legais, independentemente das condições sociais, econômicas, políticas, culturais etc.	Infração definida a partir de um amplo contexto
Débito do infrator ante o Estado e a sociedade abstratamente	Débito do infrator ante a vítima
Resposta focada no comportamento passado do infrator	Resposta centrada nas consequências danosas do comportamento do infrator
Estigma do crime é irremovível	Estigma removível através da ação restaurativa
Nenhum estímulo ao arrependimento e ao perdão	Possibilidade de arrependimento e perdão
Dependência de profissionais do direito	Envolvimento direto dos participantes

Fonte: Rolim, 2006: p. 246

No entanto, é bom deixar claro que a construção do crime de trânsito no Brasil oscila entre um paradigma: a justiça restaurativa e a retributiva, porque nem todos os tipos criminais previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro foram formulados dentro de uma única perspectiva. Por exemplo, o crime de condução de veículo sob influência de álcool tem sua pena construída de maneira a oferecer uma reparação social, uma vez que é um crime sem vítima, ou melhor, a vítima é a saúde pública e a reparação do dano é, muitas vezes, no sentido de o réu compreender que o seu ato pode ser prejudicial a outrem. A reparação é feita sob a forma de transações penais nas quais são oferecidas ao réu penas pecuniárias ou

pagamento de cestas básicas. Ressalta-se que, em Belo Horizonte, esse tipo de pena não tem sido oferecida e em seu lugar, na transação penal, o réu deve cumprir horas em um curso reflexivo. Tal medida alternativa foi construída em conjunto com a Justiça e a Secretaria de Defesa Social do Estado de Minas Gerais – SEDS que, por meio da CEAPA (Central de Penas Alternativas), propõe tais grupos reflexivos a fim de que os réus percebam o risco que correm e que oferecem a outros na prática do crime de trânsito.

Por outro lado, o entendimento do crime de homicídio culposo no trânsito tem sua condução processual pautada no paradigma retributivo. A pena prevista é de dois a quatro anos de detenção, pena maior do que a prevista para homicídio culposo no Código Penal Brasileiro que é de um a três anos de detenção. Penas mais severas aplicadas ao cometimento de crime, segundo Garland (2008), é uma tendência. No paradoxo entre a aplicação dos dois tipos de penas, restaurativo e retributivo, percebe-se que os crimes de trânsito pendulam entre eles, ora porque alguns crimes são considerados de menor potencial ofensivo (por exemplo: art. 308: participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, com pena que varia de detenção, multa ou suspensão de dirigir) ora porque alguns crimes são considerados graves, como homicídio (art. 302) e dirigir embriagado (art. 306).

3.2 A construção dos crimes de trânsito

O sistema de Justiça Criminal brasileiro, dependendo do crime, utiliza de sistemática e severa punição dos infratores Por outro lado, com a instauração dos Juizados Especiais Criminais, é proposta uma forma menos severa de punição, sem deixar de levar em consideração o dano a ser reparado, voltando-se, em teoria para o paradigma restaurativo de justiça. É compreensível que o desejo social, no momento de promulgação do CTB, fosse de que a lei de trânsito punisse exemplarmente aqueles que a infringissem. Essa tendência de buscar regulamentações que sejam mais punitivas é uma disposição das sociedades modernas

(GARLAND; 2008). Segundo o relatório da FAPESP/Fórum de Segurança Pública (2009), essa intenção vinha sendo desenvolvida desde a Constituição de 1988, que deixou de lado a proposta de segurança pública para em seu lugar priorizar a supremacia de um ponto de vista criminalizador na interpretação dos conflitos sociais:

> Em outras palavras, o debate sobre segurança pública é reduzido quase que exclusivamente ao debate legal e normativo, abrindo margens para a emergência da chamada "legislação do pânico", toda vez que uma tragédia ganha as manchetes da mídia impressa e eletrônica (Lei de crimes hediondos, etc). Na tentativa de aplacar as pressões da população, leis nem sempre coerentes e quase sempre supressoras de direitos e com a marca do rigor penal tornam ainda mais complexo o funcionamento do sistema de Justiça Criminal Brasileiro (FAPESP/Fórum de Segurança Pública, 2009: p.6).

Desde a criação do novo Código de Trânsito Brasileiro, percebe-se que o grupo que demandou a formulação de leis tinha mais prestígio social ou era formalmente qualificado para atender às demandas sociais específicas. Nas palavras de Becker (2008), seriam os *empreendedores morais (grifo nosso)* que iriam contribuir para a defesa e discussão do projeto.

Gusfield (1969), de alguma maneira, aponta para os "donos do problema público", aqueles que se responsabilizam pela formulação do problema social que se transforma em público, ou seja, existem órgãos ou pessoas que detêm a "propriedade" desses. Normalmente, é quem possui habilidade para criar e influenciar sua definição. No caso do trânsito brasileiro, os responsáveis pelo fenômeno são os órgãos que discutem prevenção e combate aos acidentes com vistas a reduzir os casos fatais. Estes responsáveis, embora possuam autoridade em sua área de atuação, estão, algumas vezes, submetidos a grupos de pressão (como ONGS, entidades ligadas a vítimas de trânsito e a própria mídia) – que são formadores de opinião pública com relação a acidentes de trânsito [22].

[22] Em Belo Horizonte, por exemplo, há organizações de proteção às vítimas de trânsito. Além disso, há a repercussão das campanhas nacionais de trânsito como, por exemplo, as realizadas em períodos de férias e feriados quando, segundo as estatísticas, aumenta o número de acidentes nas rodovias.

Gusfield (1969) aponta que nos EUA quem se responsabilizou pelo problema de motoristas alcoolizados foi a Igreja, que chamou a atenção da opinião pública para o problema social. No Brasil, Pinsk (1999) e Rocha (1997)[23] indicam que a academia repassa o interesse no tema em pesquisa para órgãos do governo, para que possam formular campanhas nacionais de prevenção de acidentes. É o governo o responsável pela formulação de políticas de redução de acidentes por meio de demandas populares[24]. Mas, para Gusfield (1969), problemas públicos deveriam ser compreendidos numa perspectiva mais geral da estrutura social, chamando as diversas organizações não-públicas para o debate, visto que assim eles assumiriam uma dimensão política, abrindo espaço para conflitos, fazendo dessa dimensão uma questão manifesta. Somente assim, com uma discussão ampla do fenômeno, é que cairiam no senso comum.

Por outro lado, Gusfield (1969) indica que a responsabilidade pelo problema público possui duas dimensões: uma estrutural e outra cultural. A primeira diz respeito a quais são as instâncias de discussão das responsabilidades, ou seja, quem são as agências institucionais que criam obrigações e oportunidades para atacar o problema. A segunda diz das instâncias que podem efetivamente punir os motoristas que infringem a lei – por exemplo, fixando responsabilidades, como beber e não dirigir (no sentido de prevenir acidentes), ou de leis mais severas contra esses motoristas. Todavia, a questão central para a compreensão de como questões públicas se formam parece estar relacionada à responsabilidade causal e à política. Isso revela que o controle social é feito mediante instituições que podem reivindicar ou não controle do fenômeno. Essa solicitação permite sua conceituação por meio de categorias, tornando-se mais claro e evidente.

---

[23] De acordo com PINSK (1999), que realizou um estudo sobre o consumo de bebidas alcoólicas por motoristas no Brasil e também ROCHA (1997), com a pesquisa sobre acidentes com jovens sem habilitação.

[24] Muitas das solicitações da população são “quebra-molas” para redução de velocidade em áreas de travessia de pedestres ou guarda de trânsito em porta de escolas, para controlar o tráfego e orientar os estudantes na hora da travessia

Outro ponto seminal levantado por Gusfield (1969) é que a arena pública não é um lugar de iguais, não se pode jogar homogeneamente. Alguns possuirão maior habilidade para moldar as definições referentes à questão pública. Para tanto, a estrutura envolve pelo menos duas dimensões: uma cognitiva, que consiste em acreditar na faticidade dos eventos, e outra moralizadora. A primeira, portanto, é a crença tanto teórica quanto empírica sobre o que é, por exemplo, pobreza, desordem social ou alcoolismo. A outra é o aspecto moral que capacita alguns sujeitos a perceber o problema como algo a ser eliminado. Sem essas duas perspectivas – convicção cognitiva e o julgamento moral – o fenômeno não estaria em questão e não seria um problema.

De acordo com Roesler (2004), “os donos” do problema público do trânsito no Brasil foram grupos de pessoas ligadas ao sistema Judiciário e ao sistema de Transporte que estabeleceram as prioridades a serem discutidas e criaram uma proposta que colocasse freio nas altas taxas de mortalidade no trânsito. Por isso, a novidade do CTB, foi a parte que legislava sobre os crimes de trânsito, em especial o artigo 302, que trata dos homicídios culposos no trânsito, afinal trouxe em seu bojo uma nova forma de controle social penal, com a previsão de penalidades mais severas para punir àqueles que cometessem crimes no trânsito.

A seguir serão apresentadas discussões a cerca dos debates sobre a construção da Lei de trânsito no Brasil.

3.3 Crimes de trânsito no Brasil: a perspectiva da construção da Legislação

A legislação de trânsito no Brasil mudou em função de inúmeros debates que privilegiaram, entre outras questões, a segurança no trânsito, seguindo a ideia de era necessária maior punição àqueles que cometiam ações de imprudência, imperícia e

negligência nas cidades brasileiras. Assim, algumas atitudes que antes eram consideradas infrações no trânsito passaram a ser consideradas como crime.

Misse (2008) ao discutir sobre a construção social do crime no Brasil aponta para a socialização da acusação, mostrando que a criminalização ou construção social do crime passa, necessariamente, por quatro dimensões analíticas que são:

> 1) *criminalização* de um curso de ação típico-idealmente definido como "crime" (através da reação moral à generalidade que define tal curso de ação e o põe nos códigos, institucionalizando sua sanção); 2) a *criminação* de um evento pelas sucessivas interpretações que encaixam um curso de ação local e singular na classificação criminalizadora; 3) a *incriminação* do suposto sujeito autor do evento, em virtude de testemunhos ou evidências intersubjetivamente partilhadas; 4) a *sujeição criminal*, através da qual são selecionados preventivamente os supostos sujeitos que irão compor o tipo social cujo caráter é socialmente considerado propenso a cometer um crime. (MISSE, 2008: p.14)

O autor aponta que a acusação social tem duas facetas: uma interna ao indivíduo, quando, por exemplo, ele recrimina a ação de outro ou sua própria, cumprindo uma função autorreguladora; e a outra faceta é a exteriorização da acusação, que ultrapassa a intimidade e ganha o espaço público. Nesse momento, é possível que a atitude do sujeito transgrida a ordem social. Assim, passa-se a buscar os motivos e explicações da que levaram o sujeito à transgressão. Passa-se a encaixar o fato (transgressão cometida pelo sujeito) na lei, que é o processo de criminalização.

A incriminação, segundo Misse (2008), retoma a lei, ou seja, passa da norma à lei. Por isso, "cabe à lei trabalhar a ambivalência (e os possíveis interesses) da acusação e do acusado, assim como de todo o investimento de poder que carrega, isto é, cabe à lei oferecer a legitimidade a um processo que, de outro modo, padeceria de 'neutralidade'".(MISSE, 2008: p.17). O autor revela que o que define o crime não é apenas a lei, mas toda interpretação oficial que se faz do evento.

Entretanto, alguns tipos de crime são mais moralmente incriminados do que outros. No caso do trânsito, por exemplo, o homicídio doloso e dirigir embriagado são os que suscitam mais atenção por parte da sociedade, estimulada pela imprensa, pois envolvem

aspectos morais, principalmente quando há a junção desses dois aspectos: homicídio e condutor embriagado.

Em função disso, há mobilização por parte dos sujeitos envolvidos no processo de construção do problema público e social do crime de trânsito que envolve a elaboração dos textos de revisão do Código de Trânsito por especialistas, debates parlamentares, emendas, debates jurídicos, entre outros. São os empreendedores morais que trazem à tona o problema público e o transformam em sanções, por isso, tornam crime ações que antes não eram consideradas como tal.

Santos (2000) salienta que as discussões sobre a elaboração de um novo Código Brasileiro de Trânsito tiveram início com a criação, no ano de 1991, da Comissão Especial para a Elaboração do Anteprojeto do Novo Código. Já em 1993, de acordo com Nobre (1998), a presidência da comissão encaminhou à Câmara dos Deputados um projeto de lei, que pretendeu inovar nossa legislação de trânsito, acompanhado as tendências mundiais. O autor aponta que durante nove meses o projeto tramitou na Câmara e no Senado Federal, e, ainda, que sua discussão foi ampla, com a participação de diversos segmentos, demonstrando um esforço democrático em reunir as discussões de sindicatos, Organizações Não Governamental (ONG's) e comunidade técnica e política de transporte.

Assim, para Junqueira Filho o Código representa "o resultado do consenso obtido ou, pelo menos, *a* busca *por* traduzir o que a maioria dos representantes da sociedade pensa a respeito do trânsito". (FILHO, 1998: p.53, grifo nosso)

Ao analisar as vantagens do novo CTB, Cammi afirma que qualquer nova lei traz pelo menos duas mudanças: "introduz modelos de conduta que antes não existiam e modifica as relações dos indivíduos entre si e entre eles e o Estado". (CAMMI, 1999: p.11) Todavia, essas modificações, segundo o autor, podem ser muito violentas, e não podem ser feitas de uma hora para outra. Elas necessitam de um período de adaptação tanto das pessoas, ao que está

sendo proposto, quanto do legislador em "testar" a viabilidade de suas medidas, afinal, a lei pode conter vazios ou lacunas que precisam ser resolvidos. Por isso o novo Código Brasileiro de Trânsito prevê resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito – para os possíveis problemas, com a adequação do texto da lei.

Por outro lado, Cammi (1999) reforça que a natureza da lei é, muitas vezes, vaga e ambígua, o que torna necessária uma interpretação do que está sendo proposto. Um exemplo de ambiguidade, retirado da lei, seria o trecho que contém o termo *velocidade adequada da via,* que possui interpretações de acordo com as opiniões dos juízes, visto que o limite de velocidade pode variar de país para país. Mesmo com divergências, o certo é que os resultados das novas medidas só serão percebidos depois de algum tempo, quando poderá ser realizada uma melhor avaliação em relação aos resultados obtidos a partir da vigência da nova lei[25].

Segundo Cammi, o que se pretende com a formulação de um conjunto de regras e normas para a circulação é diminuir os *riscos à vida*:

> O fim primordial perseguido pela lei de circulação – sem prejuízo de outros secundários – é o estado de fato denominado segurança viária, ou, em outros termos: a eliminação do risco à vida e à saúde dos indivíduos e – em um plano inferior – à integridade dos bens patrimoniais comprometidos na circulação. (CAMMI, 1999: p.13)

Cammi argumenta que os comportamentos se tornam previsíveis por meio de uma repetição das ações realizadas em conjunto, ou seja, se os usuários cumprem os procedimentos no trânsito, seus comportamentos se tornam previsíveis e uniformes, resultando em segurança, uma vez que todos sabem o que fazer e o que esperar da ação do outro. O que se espera, então, dos usuários do trânsito é um aprendizado das regras que os protegeriam de qualquer risco em via pública. Além disso,

[25] Nesse aspecto, veremos mais adiante que as estatísticas de trânsito ao longo do tempo modificaram significativamente, reduzindo o número de mortos. O número de acidentes continua alto, mas o número de mortos mudou. Continuamos com o mesmo problema de termos um número alto de atropelamentos, que é um acidente típico de países em desenvolvimento, mas o CTB veio como um alerta e permitiu uma discussão mais significativa sobre a violência no trânsito.

> a norma jurídica de circulação deve ser intencionalmente apreendida e sabida pelos destinatários a título de obrigação pelos destinatários propriamente dito, e seu conhecimento deve ser provado expressamente, mediante exame formal, que será a única prova de conhecimento de Direito que uma infinidade de pessoas terão necessidade de aprender em toda sua existência. (CAMMI, 1999: p.15)

Para o autor, as regras de trânsito têm o fundamento prático de transformar a realidade e ainda servem de perspectiva pedagógica ensinando aos usuários como se comportar e agir de maneira esperada em via pública, além disso, um erro do Legislativo provocaria o "reino da anomia, um mundo de caos e perigo onde não há direitos nem obrigações, senão supremacia do mais forte" (CAMMI, 1999: p.11).

Cammi aponta que a solidariedade social seria promovida pelo fato de existir uma lei que regulamente e garanta, não só a eficiência do Sistema Nacional de Trânsito, como também as ações dos indivíduos que fazem parte desse sistema, que são todos aqueles que circulam pelas ruas.

Ainda, para reforçar a idéia de prevenção que o código encerra, Nascimento ressalta que

> o código de trânsito é acima de tudo um conjunto de normas de conduta para coagir o mal educado. Os que persistem na má educação receberão a punição merecida. O Código Brasileiro de Trânsito é, na verdade, uma reação da sociedade a um estado de coisa insuportável. (NASCIMENTO, 1998: p.1)

Assim, o reconhecimento da importância do Código deveria ser uma forma de propagandear as medidas de prevenção de acidentes, como servir de orientação para a implementação de diversas políticas públicas que pudessem efetivamente reduzir acidentes. Nesse contexto, pelo menos dois caminhos podem ser seguidos: campanhas educativas e fiscalização de usuários. Apesar de previstas no CTB, as propostas de campanhas educativas deveriam ser formuladas de acordo com os diagnósticos de pesquisas previamente elaborados e pautados em estatísticas, por exemplo. Isso poderia ajudar uma camada dos usuários a construir um novo comportamento para uma melhor participação no trânsito. Por outro lado, a fiscalização ajudaria a perceber que as normas de trânsito precisam ser cumpridas não só para

o controle dos condutores, como também para uma melhor organização do tráfego, resultando na preservação de vidas.

Muitas são as contribuições da recente legislação adotada pelo Brasil para a redução de acidentes, ainda que os ajustes em torno das medidas do Código de Trânsito Brasileiro estejam em fase de discussão e aprendizado. Uma inovação é a Lei que modifica o CTB, que entrou em vigor em junho de 2008 – a lei 11.705, conhecida como "Lei Seca". Ela propõe, de muitas maneiras, uma mudança nos hábitos brasileiros em relação ao consumo de bebidas alcoólicas; antes de sua publicação, era permitido o consumo de 0,06 decigramas de álcool por litro de sangue e, com a modificação, não é permitido a condução de veículos automotores sob a influência de álcool[26].

Já no artigo primeiro da Lei Seca, fica clara a disposição do Estado em reduzir os acidentes e imputar penas mais severas; na formulação das penas, é possível notar a intolerância dos legisladores com aqueles que são flagrados dirigindo alcoolizados. Mesmo que haja na Constituição uma previsão de que o réu não deve produzir provas contra si, é importante trazer aqui as considerações legais e entendimentos da lei, que contrapõe o entendimento de uma ilegalidade no caso de "soprar o bafômetro" ou mesmo o teste de alcoolemia. Na verdade, não há uma restrição penal, mas administrativa, para o condutor que se negar a soprar o bafômetro. Nesse caso, o policial é autorizado a aplicar multa (R$ 955,00), a suspender o direito de dirigir e/ou deter o condutor. De acordo com Godói (2008),

> é juridicamente equivocada a afirmação de que o motorista envolvido em acidente de trânsito ou suspeito de dirigir embriagado tem o direito constitucional de se recusar a se submeter ao teste do bafômetro. Com a obrigação de soprar o

[26] Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

> bafômetro, não se exige que o cidadão produza prova contra si mesmo. O que se tem é a obrigatoriedade de os condutores - porque praticam uma atividade que por sua natureza coloca em risco a vida de muitas outras pessoas - simplesmente permitirem que se lhes aplique uma medida de registro corporal que tem nítido caráter preventivo, além de eficácia comprovada em todo o mundo. (GODÓI, 2008: p. sn)

Quando foi promulgado o novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, em 1997, houve um intenso debate social sobre a legitimidade e validade de alguns artigos que o compunham. O principal alvo da polêmica girou em torno dos artigos sobre os crimes de trânsito, sua punibilidade e como responsabilizar pessoas por danos não intencionais ou mesmo intencionais causados a terceiros. Juristas formaram uma rede de discussões sobre a aplicabilidade da Lei. Portanto, vale discutir como os profissionais da área do Direito estão elaborando suas conclusões parciais sobre o tema. Por um lado, a contribuição e participação de epidemiologistas, psicólogos e engenheiros nas discussões e sugestões de modificações para a melhoria da qualidade do trânsito são de extrema significação para a formulação de políticas públicas voltadas para a redução das taxas de acidentes de trânsito. Por outro lado, a participação de juristas na elaboração dos mais diversos aspectos do Novo Código Brasileiro de Trânsito e nas discussões prévias foi importante para as modificações ocorridas no documento em relação à culpabilidade dos motoristas que causam acidentes.

Antes do CBT, o artigo penal que incidia sobre os homicídios de trânsito era Art. 121, parágrafo terceiro, que dispõe sobre o homicídio culposo. Esse tipo de homicídio é aquele praticado em situações de imperícia, imprudência e negligência do autor. Isto quer dizer que o autor do crime de homicídio culposo agiu sem intenção de provocar a morte de outra pessoa, mas por descuido (negligência), por conduta não adequada de cuidado (imprudência) ou por incapacidade de manter cuidado com outra pessoa (imperícia).

Para Roesler (2004) e Jobim (2001), mesmo sendo de grande importância a discussão dos crimes de trânsito, afinal é uma grande ameaça à vida, e mesmo representando um avanço em termos de legislação mundial, alguns dos artigos do CTB são confusos e outros padecem

da inconstitucionalidade. Roeslet, ao citar Oliveira, aponta que o CTB talvez "nunca alcance seus objetivos porque foi demasiado ambicioso, sendo uma resposta simbólica que compromete ainda mais o sistema penal brasileiro." (ROESLER, 2004)[27].

As considerações do autor apontam, ainda, as falhas na redação dos artigos referentes aos crimes de trânsito que são de interesse aqui – crimes de homicídio no trânsito (art. 302). Para ele, o mais grave problema em relação a esse tipo penal é compreender/interpretar o que seria realmente praticar homicídio culposo. Respondendo a seu próprio questionamento afirma que, como no artigo 121 do Código Penal, significa matar alguém. Então há uma duplicidade de informações sobre o que é homicídio culposo – sendo que ambos os artigos teriam a mesma função (art. 121 do Código Penal e art. 302 do Código de Trânsito Brasileiro) – indicar a prática de homicídio. No entanto, explica ele, um seria relativo ao evento comum e outro ao evento especifico do trânsito, sendo, portanto, inconstitucional:

> Melhor seria se o Poder Judiciário brasileiro fosse duro com o legislador simbólico, declarando a inconstitucionalidade dos tipos penais que ferem princípios do moderno direito penal. Ademais, ao majorar a pena de homicídio culposo de trânsito, em comparação com as demais condutas previstas no Código Penal em seu art. 121, §3.º, atribuiu-se um desvalor objetivo que é tido por muitos como inconstitucional. Entretanto, o legislador pretendeu que o condutor de veículo automotor agisse com maior cuidado objetivo no trânsito do que em outros atos da vida diária. Entendemos essa valoração legítima, sem afrontar o princípio da proporcionalidade e da adequação. (ROESLER, 2004: pp.)

Essa polêmica em torno dos crimes de trânsito, mais especificamente sobre a constitucionalidade do artigo 302, que versa sobre o crime de homicídio de trânsito, aponta para uma não conformidade da lei com a compreensão que os indivíduos têm da mesma, sendo que sua elaboração foi uma necessidade de permitir que os crimes de homicídio no trânsito fossem julgados com mais severidade. Isso veio de um clamor das autoridades e da

[27] OLIVEIRA, Willian Terra. CTB – Controvertido, Natimorto, Tumultuado, publicado no Boletim IBCCRIM n.º 62

população, de um modo geral, em virtude das mortes que acontecem todos os anos, em nosso país[28].

De acordo com Pires e Sales (1998: p.24), no Código de Trânsito de 1968, os crimes de trânsito que existiam eram: "embriaguez ao volante; perigo resultante de regra de trânsito; atentado contra outro meio de transporte e arremesso de projétil".

É importante, então, esclarecer quais são as definições atuais de crime de trânsito e como os autores da área jurídica tratam a questão. Há alguns autores como Nogueira (1999), Jesus (1998), Pires e Sales (1998), Magalhães (2006), que discutem a questão, sob a perspectiva do Código de Trânsito Brasileiro, comentando apenas os crimes de trânsito.

Marques (*apud* Jesus, 1998: p.70), conceitua o crime automobilístico como sendo "toda infração penal oriunda de veículo motorizado, na sua função comum de meio de locomoção e transporte, quer de carga como de pessoas". Para Jesus (1998: p.70), o crime culposo é descrito como "morte de um homem provocada culposamente por outro na direção de veiculo automotor". Nogueira, por sua vez, define-o de forma mais abrangente:

> Diz-se que o crime é culposo quando o agente dá causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. Entende-se que há culpa em face da imprevisão diante daquilo que era previsível. Exemplo: o motorista que desobedece a sinal de parada obrigatória ou excede a velocidade recomendada pela segurança em circunstâncias determinadas deveria prever que com tais comportamentos pode causar acidente; é previsível que isso possa ocorrer; da imprevisão diante do previsível é que surge a culpa (1999: p.37)

Nota-se que há uma preocupação, por parte desse autor, em esclarecer os aspectos que podem causar acidente e consequente crime, usufruindo da tipificação utilizada para categorizar os crimes de trânsito que são: imprudência, negligência e imperícia. Também discute suas definições, pois são essas que definem a culpa no acidente, assim a "imprudência

[28] Há também controvérsias sobre o número de mortos no Trânsito, ainda que as estatísticas apontem que o número de mortes veio caindo ao longo dos anos, depois da promulgação do novo CTB. Acontece que os cálculos de mortes no trânsito são feitos de acordo com regras internacionais, que calculam o número de mortes por 10.000 veículos. Como a frota nacional cresceu muito nos últimos anos, houve uma significativa redução na taxa de mortalidade no trânsito, nos últimos dez anos. Mais adiante teremos um capítulo em que os números serão apresentados para que se possa verificar a mudança.

está para a ação, à negligência para a inação ou desleixo e a imperícia para a ação ou inação grosseiramente errônea" (NOGUEIRA,1999: p.37). Reforça-se que a culpa é derivada de uma dessas possibilidades, mas que o agente não prevê o resultado, ainda que previsível. Há, também, a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente, que será de fundamental importância na definição de construção do crime de homicídio culposo no trânsito, pois o que parece ser uma simples nomenclatura jurídica, na verdade é o que define ou não o crime.

Segundo Nogueira,

> "a diferença básica está na tolerância e na aceitação do resultado, que existe no **dolo eventual** e inexiste na culpa consciente. Assim pode ser considerado exemplo de conduta integrada pelo dolo eventual o comportamento do motorista que dirige, por exemplo, a cem quilômetros horários em área central urbana, produzindo, pela velocidade excessiva, a morte de alguém. Agora, se esse mesmo motorista trafega rápido, essa mesma conduta poderá ser considerada **culpa consciente**, por se entender que não havia tolerância, aquiescência ao resultado danoso, ao contrário do que ocorria no caso daquele que agia com dolo eventual, aquiescendo ao resultado danoso, dirigindo em velocidade excessiva e assumindo o risco de matar, em plena via urbana. (1999: p. 37)"

Magalhães (2006) discute a aplicabilidade do *dolo eventual* ou do *homicídio culposo*, afinal essa distinção é fundamental na orientação da pena aplicada ao réu e na construção do princípio de verdade. A discussão é tão polêmica que chegou ao Supremo Tribunal Federal e o Superior Tribunal de Justiça, nas quais é defendida a aplicabilidade do dolo eventual para crimes concorrentes ao crime de homicídio no trânsito. Assim, se o condutor estiver embriagado, imprimir alta velocidade e participar de competição com outros carros em via pública, ele assumiria o dolo eventual, cujo resultado poderia ser matar alguém, seja em colisão com outro veículo, seja atropelando um pedestre. Entretanto, ao distinguir entre o dolo eventual e culpa consciente, a autora aponta que existe uma linha tênue entre a definição de um e outro e que muitas vezes condutores que são condenados por dolo eventual conseguem na justiça a revisão da pena para condenação de culpa consciente e abrandam a sua responsabilização pelo homicídio.

Essas distinções servem para nortear as discussões acerca da criação dos crimes de trânsito, qual o propósito do legislador e como é compreendida a sua criação pelo senso comum e, também, marcar quais são as diferenças entre antes e depois da criação dos crimes de trânsito pelo CTB. Mesmo porque o propósito desse trabalho é justamente verificar como a Justiça tem agido depois da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, quando as leis se tornam mais rigorosas e supõe-se maior controle de estado em relação a esse tipo de comportamento social. Além disso, os crimes de trânsito, de acordo com Jesus (2006), formam uma nova discussão a respeito da dogmática penal, pois fazem parte de um novo interesse jurídico – a segurança do trânsito – que tem por finalidade a proteção da vida. Esse direito – segundo o autor – está garantido não apenas na Constituição Federal, como também no Código específico para trânsito.

Assim, a conceituação do crime de trânsito passou por uma demanda de formulação da lei que pudesse atender aos apelos populares e, ao mesmo tempo, do Estado na organização da sociedade. No entanto, ao criar uma legislação é preciso pensar nos desdobramentos para o Judiciário, que é o órgão que julga essa lei. No caso dos crimes de trânsito, o Judiciário adotou os mesmos procedimentos administrativos para julgar a novidade representada pela criminalização do trânsito.

Mas como esse processo aconteceu? As discussões sobre as transformações do Sistema de Justiça Criminal bem como para seus desdobramentos em relação aos crimes de trânsito serão tema do próximo capítulo e responderão a essa questão.

4. SISTEMA DE JUSTIÇA: COMPREENSÕES E PERSPECTIVAS

Nesta parte do trabalho, cabe apresentar algumas discussões teóricas sobre as transformações da Justiça e as considerações sobre o sistema de Justiça Criminal no Brasil, mais precisamente como ambos vêm sendo estudados. Essas interpretações permitem uma compreensão de como as instâncias que os compõem são mais representativas do que convencionalmente chamamos de "fazer justiça". Acontece que fazer justiça é uma ação de indivíduos criados pelo sistema cultural, o que torna peculiar a tarefa. Por isso, ao propor o entendimento de homicídios culposos no trânsito teremos a oportunidade de compreender, ao mesmo tempo, o funcionamento do sistema de Justiça Criminal e, num capítulo mais adiante, os mecanismos para fazer justiça para crimes automobilísticos.

Por isso, as discussões sobre as garantias de direitos civis, com ampliação do acesso à Justiça e a criação dos Juizados Especiais Criminais, serão tratadas nessa seção do trabalho, demonstrando que a evolução dos direitos no Brasil passou por esses dois aspectos e o CTB não ficou imune a esse processo de transformação da lei em nosso país.

4.1 Sistema de Justiça: apelo à cidadania

Sadek (2002), em uma revisão histórica sobre o sistema de Justiça, aponta que esse tema foi, por muitos anos, de pouca expressão entre os pesquisadores das Ciências Sociais. Se, no início da formação do país, os pensadores viam o universo legal como peça capaz de impactar a realidade e, poucos anos mais tarde, as discussões sobre os direitos civis dependia da efetivação dos direitos políticos após 1945, o interesse dos intelectuais[29] da época se voltaram para as questões de infraestrutura e do caráter dominante das elites nacionais. Esse interesse é explicado pelo momento político vivido pelo país – a redemocratização, uma vez

[29] A autora aponta alguns dos intelectuais que naquele momento eram os principais representantes das Ciências Sociais, entre eles: Vitor Nunes Leal, Guerreiro Ramos, Orlando de Carvalho.

que o país acabara de sair de seu primeiro período de ditadura – a era Vargas. Nesse momento, segundo Sadek, houve pouco interesse, por parte dos estudiosos, em verificar as questões sobre Justiça, entretanto, a década de 1970, atraiu maior número de pesquisadores. Ao fazer uma síntese do que foi esse período Sadek (*apud* JUNQUEIRA, 1996) conclui que

> (...) a análise das primeiras produções brasileiras revela que a principal questão naquele momento, diferentemente do que ocorria nos demais países, sobretudo nos países centrais, não era a expansão do *welfare state* e a necessidade de se tornarem efetivos os novos direitos conquistados, principalmente, a partir dos anos de 1960, pelas "minorias" étnicas e sexuais, mas sim a própria necessidade de se expandirem para o conjunto da população direitos básicos aos quais a maioria não tinha acesso tanto em função da tradição liberal-individualista do ordenamento jurídico brasileiro, como em razão da história da marginalização socioeconômica dos setores subalternizados e da exclusão político-jurídica provocada pelo regime pós-64 (SADEK, *apud* JUNQUEIRA, 1996: p.390).

Por isso, o interesse de acesso à Justiça era pouco significativo naquele momento. Mas é na década de 1980 que os interesses mudam e passam a ser valorizados os conflitos de natureza coletiva, tendo o foco nos direitos sociais. Num segundo momento, os interesses passam a ser advindos de conflitos individuais, "os direitos civis e sua importância na construção e efetivação da cidadania são valorizados" (SADEK, 2002: p.244).

Já nos anos 90, o interesse pela justiça passa a ser focalizado com uma parceria firmada entre estudiosos do Direito e das Ciências Sociais. É nessa década que os estudos sobre tal tema tornam-se mais frequentes e expressivos.

Sinhoreto (2006) aponta que, foi nas discussões sobre a última ditadura, em nosso país, que cresceu o interesse de estudo de cientistas sociais sobre o tema, em meio a grandes transformações sociais, políticas e econômicas que culminaram em uma demanda de novos direitos cidadãos. Nesse sentido o acesso à Justiça foi um caminho natural, pois ao aumentar as liberdades individuais os conflitos sociais vieram a reboque. Assim, direitos ambientais, da mulher, da criança e do adolescente deram um novo tom ao trabalho realizado no sistema judicial. Portanto, o Judiciário passa a "estar na berlinda" e o olhar dos pesquisadores volta-se para as questões pertinentes à sua concepção – administração da Justiça, estudos de seu fluxo,

acesso ao sistema, seus aspectos formais e informais, construção do discurso jurídico, tempo de processamento da Justiça, juizados especiais, entre outros.

Alguns pesquisadores demonstraram interesses sob um novo olhar para os aspectos criminais (cf. COELHO, 2002; PAIXÃO, 1982), para as partes constitutivas desse sistema de Justiça e suas atribuições e transformações ao longo dos últimos anos (cf. JUNQUEIRA, 1996; SADEK, 2002), e para a administração da violência cotidiana, (cf. AZEVEDO, 2001; KANT DE LIMA, AMORIM, BURGOS, 2003).

Na década de 1990, o Judiciário passa por reformas para atender à demanda de conflitos que surgia[30]. Nesse sentido, é importante destacar que o Código de Trânsito Brasileiro é resultado da nova organização social tanto do espaço público, quanto da necessidade de responsabilizar mais os cidadãos em relação aos deveres e direitos sociais. Dessa maneira, esses devem ser entendidos como novos direitos de circulação em relação ao trânsito, não apenas porque a sociedade estava mudando os padrões de consumo (comprando mais veículos) como também, porque o espaço social e público – ruas e avenidas - deveria ser mais bem organizado (VASCONCELLOS, 1998).

Assim, as discussões em torno das transformações do sistema de Justiça se desdobram em duas outras perspectivas: o acesso à Justiça, com o propósito de atender às novas demandas sociais, inclusive de trânsito e, também, o acolhimento do maior volume de processos que passam a chegar à Justiça e aos Juizados Especiais Criminais. Com eles uma nova fase da Justiça no Brasil é inaugurada, na qual o cidadão passa a participar da vida social, sendo ouvido e acolhido em suas demandas.

[30] Viana *et al*. (1990); Sinhoreto (2006), são alguns dos autores que apontam para as reformas do Judiciário como uma necessidade de organização da Justiça para o atendimento de novas demandas legais e sociais que eram inauguradas com o fim da ditadura militar no Brasil.

4.1.1 Acesso à Justiça: ampliando os direitos, mudando os rumos.

Um dos entendimentos sobre o acesso à Justiça passa pela construção de cidadania. Segundo Cavalcanti, a cidadania está ancorada no pacto social que organiza o Estado, por meio de uma Constituição, e funda a nação. Além disso, "ser cidadão significa fazer parte de uma comunidade mais ampla, é identificar-se com uma nação particular e ter direitos – garantidos pelo Estado correspondente – e deveres para com a coletividade na qual se está inserido"(CAVALCANTI, 1999: p.22).

Essa definição, conforme Cavalcanti, garantiria direitos políticos e civis, pelo menos, a evolução dos conceitos e entendimento sobre o que é cidadania mudou ao longo dos anos e isso permitiu que os direitos individuais fossem debatidos e estendidos em sociedade e, inclusive, que as desigualdades sociais diminuíssem.

A definição de cidadania mudou ao longo dos anos e permitiu que fossem incluídos os direitos individuais tanto políticos, quanto civis e sociais. Os direitos políticos permitiram o direito ao voto, mas é nos direitos civis e sociais que são percebidas mudanças significativas no sentido de garantir aos indivíduos a sensação de reconhecimento mútuo.

Uma das considerações de Cavalcanti é que os acessos à Justiça e à cidadania estão interligados. A autora aponta ainda, que foi mais recentemente na implantação do estado de *Bem Estar Social* que o movimento de acesso à Justiça passou a exigir uma intervenção direta do Estado e, "tinha como preocupação central o alargamento dos direitos determinados segmentos sociais e consequente necessidade de instrumentos judiciais para a sua proteção" (CAVALCANTI, 1999: p.31).

No entanto, no Brasil, as discussões sobre acesso à Justiça são bem diversas das que aconteceram em outros lugares, mesmo porque os momentos históricos são distintos. O passado colonial brasileiro, o período de escravatura e as ditaduras trouxeram uma peculiaridade ao nosso país porque, enquanto nos países com histórico de luta política e social

o acesso à Justiça era feito pela "manutenção de um certo padrão de garantia, de eficácia e de penetração dos direitos na sociedade, *aqui a preocupação com o acesso à Justiça não é de manutenção, mas de obtenção de algo que jamais foi conquistado plenamente: a afirmação da cidadania pela via judicial*"(CAVALCANTI, 1999: p.38, grifo nosso). Assim, a Justiça no Brasil foi uma conquista não apenas tardia, mas também diversa daquela obtida em outros países.

Nesse sentido, as discussões de Junqueira (1996) sobre o acesso à Justiça, apontam na direção das mudanças sociais ocorridas nas últimas décadas, pois deixam de lado a arena coletiva para atender às demandas dos direitos individuais. Mesmo porque, os primeiros estudos[31] sobre a necessidade de se atender às demandas individuais indicavam que as práticas judiciais estavam associadas à polícia como uma forma de minimizar "a violência legalmente prevista, geradas em função do hábito das classes populares de "dar queixa no distrito", buscando a resolução de seus problemas interindividuais de natureza pessoal" (JUNQUEIRA, 1996: p.7).

Portanto, os debates em torno do acesso à Justiça no Brasil, no campo das Ciências Sociais, ficaram mais significativos quando algumas garantias dos direitos individuais foram sendo concedidas. Uma das principais mudanças nessa direção foi a criação dos Juizados Especiais que permitiram que a Justiça se tornasse mais célere e fosse em direção ao cidadão, notadamente os de camadas populares desassistidas de direitos, com outra proposta de resolução das contendas, que não apenas o encarceramento dos envolvidos em conflito social. A Justiça passa a tomar para si a responsabilidade de solução dos conflitos sociais, que era desempenhada pela polícia ao atender as "queixas" nos distritos.

[31] A autora cita especificamente o estudo de Luciano Oliveira (1985).

4.1.2 Crimes de trânsito e os Juizados especiais criminais

Uma forma proposta para aumentar o acesso à Justiça foi a criação dos Juizados Especiais Criminais, que têm a finalidade de atender conflitos sociais que sobrecarregavam o sistema de Justiça e que, muitas vezes, não tinham solução por parte do Judiciário ficando anos para serem arbitrados e contribuindo para que a morosidade e impunidade fossem apontadas como um grande problema no sistema de Justiça.

Assim, no ano de 1995, foi promulgada a Lei 9.009, que teve como proposta, entre outras coisas, a informalização da Justiça, que regulamentou a implantação dos Juizados Especiais Criminais. A proposta é que as varas criminais pudessem ter mais efetividade no julgamento de crimes de maior potencial ofensivo, desafogando o sistema judicial de delitos que podiam ser julgados com maior celeridade, por serem considerados de menor potencial ofensivo. Azevedo aponta que

> a lei 9.099/95 deu aos Juizados Especiais Criminais a competência para a conciliação e o julgamento das infrações penais de menor potencial ofensivo, que compreendem as contravenções penais (Decreto-Lei n. 3.688, de 03.10.1941) e os crimes cuja lei penal comine pena máxima não superior a um ano de detenção ou reclusão, excetuados os delitos para os quais está previsto um procedimento especial. (AZEVEDO, 1999: p.100)

Azevedo (2001) demonstra que a criação dos Juizados Especiais Criminais foi para garantir os mecanismos de controle social e resolver a crise de legitimidade do Estado frente às novas demandas sociais que surgiram em função dos apelos da mídia, da crescente criminalidade e das mudanças sociais ocorridas no final do século XX. Dessa maneira, criou-se uma instância de poder que pudesse dar respostas aos problemas e desordens sociais enfrentados. O autor aponta que, em sociedades nas quais a complexidade social é alta, como é caso do Brasil, “o mecanismo eleito é a pena ou sanção, principalmente pelo seu papel simbólico, e não por sua real incidência sobre os autores de delitos” (AZEVEDO, 2001: p. 99).

A saída proposta pelo estado brasileiro para a solução de conflitos de menor potencial ofensivo veio na direção contrária à pena de prisão porque a proposta de resolução de conflitos surgiu com novos mecanismos que fossem mais ágeis, menos onerosos e que pudessem “maximizar o acesso, diminuir a morosidade judicial e equacionar os conflitos por meio da mediação” (AZEVEDO, 1999: p. 99).

Para tanto, foram criados os Juizados Especiais – suas primeiras experiências datam da década de 1980 no Rio Grande do Sul, justamente num momento histórico e político especial para o Brasil, pois as mudanças em relação à democratização já estavam em curso. No entanto, não interessa aqui verificar a atuação desses juizados, apenas indicar como vem sendo realizado o acesso à Justiça, em diversos âmbitos.

De outra maneira, as sentenças promulgadas nessas instâncias podem indicar que não apenas o acesso à Justiça, mas também as penas alternativas são favoráveis à consolidação de um processo democrático, uma vez que, segundo Vianna,

> temos no Brasil uma série de litígios que não chegam a juízo, dada a impossibilidade de essas pessoas, apesar de sofrerem lesões no seu direito, recorrem à Justiça, dada a dificuldade de colocar em ação a máquina do Judiciário(...) aproximar o Judiciário do povo, porque essa litigiosidade contida, que não aparece no juízo, aparece, depois na violência, na contravenção, na criminalidade, na dificuldade da vida urbana. (VIANNA, 1999: p.181)

Essa linha de discussão retoma um problema apontado aqui para a questão do trânsito, que diz da percepção das vítimas em relação aos acidentes de trânsito, uma vez que muitos relatos sobre a causa dos acidentes são creditados a “uma vontade de Deus”, uma fatalidade que não poderia ser evitada, afinal estaria “na hora de determinada pessoa”. Contudo, a Justiça não se pronunciaria se isso fosse uma verdade e ainda não colocaria à disposição dos cidadãos, um sistema que seria mais ágil – como os Juizados Especiais – para evitar que situações desastrosas, que envolvem a perda de vidas por má condução veicular, sejam evitadas.

Muitos dos crimes de trânsito, quando da promulgação do CTB, foram classificados como de menor potencial ofensivo e julgados nos Juizados Especiais Criminais, pois poderiam ser analisados mais rapidamente pela Justiça. A proposta é que os delitos julgados nesses Juizados sejam orientados pelo principio da oralidade, informalidade, economia processual e celeridade. Agindo dessa maneira a solução dos conflitos não passa pela pena de reclusão e ainda dependem, para sua resolução, da presença da vítima e do autor diante de um juiz[32], para que possam expor os fatos ocorridos e de lá compor os danos[33].

Apesar da celeridade dessa instância de Justiça e da facilidade para o acesso à Justiça, algumas críticas foram feitas, principalmente, em relação à estrutura de atendimento, pois faltam juízes, salas e atendimento adequado (CAVALCANTI, 1999). Em outros estudos sobre os Juizados Especiais Criminais, fica evidente que ainda falta um maior entendimento sobre como funciona e que tipo de justiça está sendo feito nessa instância (cf. SANTOS, BATITUCCI, 2008), principalmente, quando se evidencia o alto número de desistência por parte das vítimas de prosseguirem com a denúncia nessa instância, pois muitos dos conflitos são resolvidos quando a polícia militar é acionada para atender a ocorrência e a "cabeça esfria"[34].

Outro apontamento do estudo diz respeito a uma porcentagem de conflitos ligados ao trânsito que são julgados nessa instância, pois 26% das ocorrências são dessa modalidade e o artigo mais comum do CTB a ser julgado lá é o 303 – lesão corporal culposa.

Por outro lado, a importância dos Juizados na solução de conflitos de menor potencial ofensivo é evidente, principalmente, quando pensamos na celeridade e no rito sumário em que

[32] Pode ou não haver a presença de um advogado para acompanhar a audiência preliminar para que possa ser resolvida a contenda.

[33] No caso de não se aceitar a composição dos danos numa primeira audiência, há a oportunidade de se seguir com os trâmites processuais, ou seja, apresentação da queixa crime, investigação, denúncia realizada pelo Ministério Público que pode ou não ser aceita, sendo aceita é marcada audiência de instrução e julgamento.

[34] Um estudo, realizado pelo Núcleo de Estudos em Segurança Pública da Fundação João Pinheiro, sobre o JECRIM/BH com os processos transitado em julgado no ano de 2006, aponta que apesar de 71,5% das vítimas lavrarem um Termo Circunstanciado de Ocorrência – TCO, na Polícia Civil, 83% das vítimas manifestaram, em algum momento do processo, desinteresse em continuar com ação.

as audiências são processadas. Capilongo, (*apud* CAVALCANTI, 1991: p.14) aponta que a finalidade dos Juizados Especiais é permitir que pessoas que antes não participavam da vida política e social possam, agora exercer seus direitos, pois

> (...) o novo não significa tanto a utilização de canais inéditos de solução de conflitos jurídicos ou o recurso a um vago direito alternativo, informal e extrajudicial. O ineditismo está assentado no dado fundamental de que setores populares, antes praticamente alijados e ignorados na arena judicial, vão crescentemente marcando sua presença e ocupando espaços políticos e jurídicos antes vazios.

Muito do debate sobre o acesso à Justiça se mistura à inserção desse novo mecanismo que são os Juizados Especiais. Nesse sentido, a crescente politização do Judiciário, como aponta Izumino (2004), prevê que esse é chamado para intervir em conflitos tanto para garantir direitos individuais, quanto coletivos. Ao mesmo tempo, a sociedade vive conflitos de maneira crescente e diversificada, os crimes de trânsito, considerados de menor potencial ofensivo, são um exemplo. Assim, as discussões tanto sobre o acesso à Justiça para esses crimes, quanto dos juizados especiais criminais, que garantiriam os direitos individuais aos sujeitos envolvidos nesse tipo de conflito, devem ser investigadas para que as diferenças/dificuldades no acesso à equidade possam ser explicitadas, inclusive para melhorar o conhecimento da população sobre esse tipo de instância de resolução de conflito.

4.2 Sistema de Justiça Criminal: primeiras definições

O sistema de Justiça Criminal prima por uma justiça para crimes que ofendem moral e legalmente a sociedade. Numa tentativa de definir o que é Justiça Criminal, Senna e Siegel (1995) o conceituam como sendo um mecanismo de controle de crimes. No entanto, indicam, ao esboçarem um breve histórico do fenômeno do crime, que não há novidade no tema, e que desde Beccaria (1995), agentes públicos trabalham em busca de fórmulas de controle das disfunções sociais que envolvem o crime. Num momento mais contemporâneo, as discussões sobre o sistema de Justiça Criminal, em especial o sistema de Justiça norte-americano,

sugeriram a mudança em determinados aspectos em relação ao sistema, não apenas no que diz respeito ao seu funcionamento, mas também na criação de órgãos que pudessem ajudar na produção de informações sobre os crimes e o comportamento criminal.

Ainda segundo Senna e Siegel (1995), as mudanças tornaram o sistema criminal de Justiça norte-americano em um tamanho monumental, pois é composto de diversas agências envolvidas com a questão do crime, tais como polícias, cortes de julgamento, penitenciárias entre outros. A ideia de sistema envolve muito mais, atualmente, as interações entre as agências. E, claro, o reconhecimento dessas agências na solução de crimes e prevenção de novos eventos criminais, uma vez que nos EUA há esforços consideráveis em criar agências que possam identificar os problemas pertinentes à sociedade e controlá-los de maneira significativa.

Garapon & Papapoulos (2008) ao apresentarem o conceito do sistema de Justiça apontam que, de modo geral, esse é um sistema híbrido, isto é, é um serviço público, mas sua prática é proteger os direitos individuais. No entanto, o sistema de *common law* concebe uma constante negociação entre as partes, sendo que o Tribunal não é um espaço hierárquico e sim um espaço de diálogo. O juiz é alguém que facilita o diálogo entre as partes e não lembra as origens da lei; não estão num lugar acima, mas ao lado das discussões legais. Esse tipo de cultura jurídica está associado às partes que o compõem e o juiz "é a figura que simultaneamente abre espaço para concepções alternativas – e mesmo conflituosas – do direito e se instrui ele próprio com essa abertura" (GARAPON, PAPAPULOS, 2008: p.197). Diferente da nossa concepção de justiça no Brasil, em que está presente a hierarquia e uma cultura jurídica hierárquica, em que juiz é o centro de decisão e a lei é lembrada a todo instante (KANT DE LIMA, 1994).

Ao (re)conhecer as diversas facetas do Sistema de Justiça Criminal, é preciso partir para o entendimento do funcionamento desse sistema no Brasil, suas peculiaridades e

características. Por isso, descreveremos tal sistema de forma mais objetiva para compreendermos como é sua atuação em relação aos crimes de homicídio no trânsito.

4.2.1 Sistema de Justiça Criminal no Brasil

Um dos aspectos de relevância nas discussões desse trabalho diz respeito ao Sistema de Justiça brasileiro, que vem sendo estudado há algum tempo por importantes pesquisadores na área das Ciências Sociais, tais como: Sadek (2002); Sapori (2000); Vargas (2000; 2004); Azevedo (2001); Kant de Lima (2003, 2005, 2008) – entre outros. No entanto, como já dissemos, as pesquisas em relação ao Sistema de Justiça pelas Ciências Sociais datam da década de 1980[35], mais precisamente quando o regime democrático retoma a cena em nosso país.

Esse volume de estudos aponta para uma preocupação por parte dos pesquisadores em compreender os valores, costumes e cultura da sociedade brasileira mediante o Sistema de Justiça nacional. Dessa maneira, os estudos apontam não apenas para essa compreensão do sistema de Justiça, seu funcionamento e atores, como também reforçam determinados aspectos de crimes – como seus autores e vítimas.

Adorno (2002), em recente discussão sobre a crise no sistema de Justiça Criminal brasileiro, alerta para os poucos estudos realizados no Brasil que indicam que nosso sistema é incapaz de conter a criminalidade e a violência. Isso representa, de acordo com o autor, um enorme espaço entre os crimes que são cometidos no país e a capacidade do Estado em impor a ordem social. Por Estado e Justiça, entende-se como sendo o conjunto de agências policiais, Ministério Público, Tribunais de Justiça e sistema penitenciário.

[35] Claro, as referências sobre a formação do Sistema de Justiça e organização do poder Judiciário datam muito antes da década de 80, o que se pretende aqui é justamente estabelecer um marco para os estudos mais recentes sobre o Sistema de Justiça e Sistema de Justiça Criminal.

Essa dificuldade se faz presente, segundo Adorno (2002), mesmo com o fato de, nas últimas décadas, o país ter alcançado estabilidade política com transição democrática e construção de um Estado de Direito. Ainda assim, os investimentos em segurança pública e controle da criminalidade foram irregulares, o que acumulou problemas nessa área, como: crescimento da criminalidade violenta em todo o país - em especial nos grandes centros, rebeliões em presídios, alto índice de reincidência criminal, entre outros. Em razão disso, de acordo com o autor, o que podemos presenciar é um processo de descrença dos cidadãos nas instituições que são responsáveis pela promoção da Justiça. Reforçando ainda mais o caráter hierárquico que permeia o sistema, uma vez que, "cada vez mais descrentes na intervenção saneadora do poder público, os cidadãos buscam saídas. Aqueles que dispõem de recursos apelam, cada vez mais, para o mercado de segurança privada, um segmento que vem crescendo há, pelo menos, duas décadas". (ADORNO, 2002: p.51).

Nesse sentido, pensando em todo o sistema Judiciário, Sadek (2004) aponta que, atualmente, há uma crise que se instaurou quando houve a organização do regime democrático e a promulgação da Constituição de 1988, com a consequente separação dos poderes – Executivo, Legislativo, Judiciário. Essa atividade política implicou um papel mais ativo da vida coletiva, conforme afirma a autora:

> Esse "novo" Judiciário, com papel ativo na vida coletiva, independe do sistema normativo, *civil law* ou *common law*. A experiência europeia recente, em diversos países, com diferentes sistemas jurídicos, mostra, com clareza, a prevalência deste "novo Judiciário ativo", coautor de políticas públicas.
> No caso brasileiro, a Constituição de 1988, seguindo estas tendências, redefiniu profundamente o papel do Judiciário no que diz respeito à sua posição e à sua identidade na organização tripartite de poderes e, consequentemente, ampliou o seu papel político. Sua margem de atuação foi ainda alargada com a extensa constitucionalização de direitos e liberdades individuais e coletivos, em uma medida que não guarda proporção com textos legais anteriores. Dessa forma, a Constituição de 1988 pode ser vista como um ponto de inflexão, representando uma mudança substancial no perfil do Poder Judiciário, alçando-o para o centro da vida pública e conferindo-lhe um papel de protagonista de primeira grandeza. (SADEK, 2004: p.83).

Ao constatar como é a nova estrutura e como funciona o Judiciário, a autora também aponta como esse modelo gerou, ao longo dos anos, pelo menos duas insatisfações: a primeira delas relativas aos operadores da Justiça e setores amplos da população; a segunda diz respeito à intolerância com a baixa eficiência do sistema em julgar os casos. Esse tipo de insatisfação acaba por reforçar as discussões sobre qual é a função do Judiciário, e principalmente, como a Justiça age, uma vez que ela tem sido mais "constitucional que democrática", ou seja, temos mais leis do que sua função original, que é justamente o arbitramento de conflitos e garantia de direitos. Essa crítica ao funcionamento do sistema Judiciário no Brasil é percebida em outros pesquisadores, como Vargas (2000; 2004) e Misse (2008) que procuram compreender os efeitos da baixa eficiência e também da morosidade no processamento de sentenças.

Nesse sentido, as insatisfações em relação ao sistema Judiciário são estendidas ao atendimento prestado na solução dos crimes de trânsito. Tanto que se procurou a diversificação das soluções com a inclusão de algumas punições junto ao Juizado Especial Criminal, deixando a cargo da Justiça comum o que se considerou grave, como os homicídios culposos no trânsito.

Parece haver uma concordância dos autores em relação a uma crise do sistema Judiciário brasileiro, tanto Adorno (2002), quanto Sadek (2004) e Faria (2004), apontam nessa direção. Faria (2004) afirma, que a crise do sistema de Justiça é apontada para a ineficiência das três funções que são desempenhadas pelo mesmo:

> Pela primeira, o Judiciário e o MP são o principal *loci* de resolução dos conflitos. Pela segunda, exercem um papel decisivo como mecanismo de controle social, fazendo cumprir direitos e obrigações contratuais, reforçando as estruturas vigentes de poder e assegurando a integração da sociedade. Pela terceira, disseminam um sentido de equidade e justiça na vida social, socializam as expectativas dos atores na interpretação da ordem jurídica e calibram os padrões vigentes de legitimidade na vida política. (FARIA, 2004: p.104)

Faria (2004) ressalta, ainda, que o sistema é ineficiente. Essa ineficiência vem desde a formação do Judiciário – nos tempos do Brasil colonial – permitindo que ele se tornasse, segundo o autor, um "burocratizado sistema de procedimentos escritos". Com isso, em termos funcionais, esse sistema acaba por ser pensado para exercer "funções instrumentais, políticas e simbólicas no âmbito de uma sociedade postulada como sendo estável, com níveis equitativos de distribuição de renda e um sistema legal integrado por normas padronizadoras e unívocas" (FARIA, 2004: p.104). Essa organização faz com que os conflitos sejam apenas interindividuais, ou seja, pautados por interesses individuais.

Dessa forma, uma das considerações importantes é de Kant de Lima (1997; 2008) que aponta, numa comparação entre os sistemas de Justiça americano e brasileiro, indicando as distorções existentes entre os dois. O primeiro estaria mais interessado em prevenir conflitos sociais. O segundo, voltado para a punição e supressão dos conflitos. Aliás, as discussões que envolvem a Justiça normalmente estão associadas à questão de administração de conflitos sociais, uma vez que esses conflitos estariam integrados às tradições culturais.

Nesse sentido, Kant (1997) analisa que a barganha no sistema americano, para se chegar ao veredito de uma ação penal, é negociada entre os atores de sistema de Justiça até que se possa definir de forma satisfatória qual verdade deve ser exposta. Por ser um sistema de barganha, tanto a polícia quanto a promotoria acabam por "levar" o acusado a confessar culpa em casos de menor ameaça social, com a justificativa de que a arbitragem pelo Júri – outra instância de barganha – seria muito dispendiosa para o sistema de Justiça Criminal. Mesmo tendo problemas e críticas ao sistema americano, nos diz o autor:

> seja por ser mais injusto com as partes mais fracas, seja por apresentar soluções diferentes para conflitos através de duas instituições, o Judiciário – com seu *due process law* – e a promotoria e a polícia – com as suas diferentes *bargains* – é que a sua lógica é una e inequívoca: a verdade pública é fruto de uma negociação sistemática entre as partes interessadas (KANT , 1997: p. 173)

Em contrapartida, temos o sistema de Justiça brasileiro, que segundo Kant (1997; p. 173), diverge do sistema americano, já que o nosso sistema é um "*mosaico de verdades*" tanto

em relação às disposições judiciais quanto policias, e isso traz a uma dissonância cognitiva para os operadores do sistema e para a população. Esse artifício é possível, já que existe algo que se chama dogmática jurídica – "as normas jurídicas encontram-se hierarquizadas e se anulam automática e reciprocamente quando entram em contradição, observando-se, para resolver os conflitos entre elas, a rígida hierarquia em que teoricamente, se encontram dispostas" (KANT, 1997: p.173).

No caso do homicídio no trânsito, esse mosaico de verdades é formado pelas instâncias que compõem o sistema de Justiça brasileiro, representadas pelo trabalho da polícia no registro e investigação, que formam o inquérito, pela fase da denúncia do Ministério Público e, por fim, pela decisão do juiz em relação ao crime cometido.

Ao apresentar os aspectos formais da prática processual no Brasil, Kant (1995) demonstra que, para considerarmos crime no Brasil, o ato precisa ser tipificado no Código Penal Brasileiro – CPB –, em que constam as penalidades para cada tipo de crime praticado. Além disso, o autor descreve que o processo penal é presidido por um juiz, que tem a liberdade de tomar a decisão final partindo de suas próprias convicções, tomando como base os autos do processo. Este se forma com as presenças obrigatórias de um advogado de defesa ou a defensoria pública e o promotor. Ao buscar informações sobre o processo é que se produziria a verdade dos fatos, pois somente com a investigação do crime e as oitivas testemunhais é que a verdade dos fatos aparece.

Da forma como se encontra redigido, o Código de Processo Penal regula três formas de produção da verdade, segundo o autor - a policial, a judicial e a do Tribunal do Júri; os três são hierarquizados, ou seja, são consequentes em relação ao acontecimento que é o crime. Ao analisar o inquérito policial, Kant de Lima cita a fala de um delegado para sua definição: "um procedimento do Estado contra tudo e contra todos para apurar a verdade dos fatos". No entanto, esse Estado é imaginário, pois quem o representa são os delegados, ou seja, os

representantes do Estado. Isso indica que no lugar da barganha, como o processo norte americano, o que temos é outro tipo de busca pela verdade, uma vez que a verdade é produzida por um conjunto de procedimentos de investigação, que em muitos casos leva a uma distorção da verdade. Além do que, os policiais podem obter vantagens de toda ordem, ameaçando o processo de legalidade. Esse tipo de procedimento pode gerar distorções até em relação às tipificações de crime, pois sofrem interferência dos policiais e até de outros atores do sistema judicial.

> Assim, a regulação da tortura de acordo com a gravidade da denúncia ou queixa e conforme a posição social dos envolvidos; a permissão da participação dos advogados nos inquéritos também de acordo com as diferentes posições que estes especialistas ocupam nos quadros profissionais; a qualificação e tipificações das infrações e crimes registrados e o arquivamento ou prosseguimento do inquérito policial de acordo com interesses manifestamente particulares são, sem dúvida, algumas dessas práticas institucionalizadas. (KANT DE LIMA, 1997: p. 175)

A segunda fase da produção da verdade é o processo judicial que, de acordo com Kant (1997), é quando se inicia efetivamente, pois é quando o promotor inicia acusação pública e são ouvidas todas as partes interessadas nos processos: as testemunhas, o réu, a defesa e a acusação. Esses trâmites são necessários para que se busque a verdade real dos fatos, sem, contudo, esquecer de que a condução da investigação pode ter sido mascarada. A decisão do juiz indica a pena a ser oferecida ao réu, mas

> o juiz decide de acordo com seu livre convencimento, fundado no conteúdo dos autos, os quais, como apontei, trazem entranhados os registros do inquérito policial, como os depoimentos e confissões obtidas na polícia sem a presença oficial da defesa. À literalidade e oralidade dos procedimentos judiciais dos EUA, os procedimentos brasileiros apontado para o privilegiamento da escrita e da interpretação. O juiz, não mais o estado, é visto como um ser superior, capaz de formular um julgamento racional, imparcial e neutro, que descubra não só a verdade real dos fatos, mas as verdadeiras intenções dos agentes. (KANT DE LIMA, 1997: p. 177)

Por fim, há o julgamento pelo Tribunal do Júri. Um dos destaques para as discussões de Kant de Lima (1997) é que normalmente a pressuposição é de culpa e não de inocência do réu, diferente do procedimento americano que procura agir na universalidade da lei,

disponível ao cidadão, mas que corre o risco de ser limitado dentro do processo de aplicação. Aqui as comparações são mais profusas quanto à liberdade de ação que um juiz tem durante o processo de julgamento. Se nos EUA os juízes têm direito a questões, a uma busca da verdade mais ampla, por aqui as ações são muitos restritas; conta-se apenas com as informações contidas nos autos e ao debate feito entre defesa e acusação.

O que é possível perceber é que a produção da verdade no Brasil "não nasce de uma negociação, que resolve conflitos para produzir novos contratos de ordenamento social, mas pretendem se fundar em uma descoberta da verdade, tarefa que se impõe para a produção da ordem social pela conservação da harmonia em sociedade" (KANT DE LIMA, 1997: p. 179).

O reforço do teórico (1997), é que o sistema de Justiça brasileiro e de produção da verdade é implicitamente ambíguo, já que os princípios de produção de prova são distintos e aplicam-se a diferentes tipos de crimes e criminosos. Numa comparação interessante, aponta que nos EUA o que se busca é um consenso via negociação de uma verdade. Mas no Brasil o que se pretende é

> enfatizar distintas lógicas em procedimentos judiciários hierarquizados diferentemente, incentiva a competição interna para melhor verdade e termina por produzir progressivamente desqualificação de um sistema sobre outro. Assim os conflitos não tendem a ter solução consensual, pois as diferentes verdades foram produzidas de acordo com diferentes critérios de validade, todos legítimas diante do próprio sistema. O que os une, então, não é a lógica comum da produção da prova, mas o *ethos* da suspeição e da punição sistemática - ou do perdão/absolvição dos acusados cujas intenções acabam por valer mais que seus atos. (KANT DE LIMA, 1997: p. 180 e 81)

Outra forma de pensar a questão do sistema de Justiça criminal é analisar as discussões propostas por Viana *et al.* (1997; 1999) em relação à magistratura brasileira e à recente judicialização pela qual a sociedade brasileira vem passando, com um reflexo da falta de liberdade e de contato com instância mais democráticas de discussão do papel normativo que o Direito implica. De acordo com Vianna *et al*. (1999, p.150), "décadas de autoritarismo desorganizaram a vida social, desestimularam a participação, valorizando o individualismo

selvagem, refratário à cidadania e à idéia do bem comum". Segundo os autores, o acesso à Justiça passou por reformulações em praticamente todo o mundo nos últimos anos e o Brasil, apesar de atrasado no processo, também modificou sua perspectiva em relação ao tema objetivando uma agenda igualitária.

4.3 Sistema de justiça criminal: o caso dos crimes de trânsito

Ao discutir as questões que envolvem o Sistema de Justiça Criminal no Brasil, aponta-se para aspectos relevantes da nossa construção social. Seja pelo aspecto político que essa instância representa, seja pelo ambiente social em que os operadores do sistema estão inseridos ou mesmo as distorções produzidas pelos julgamentos.

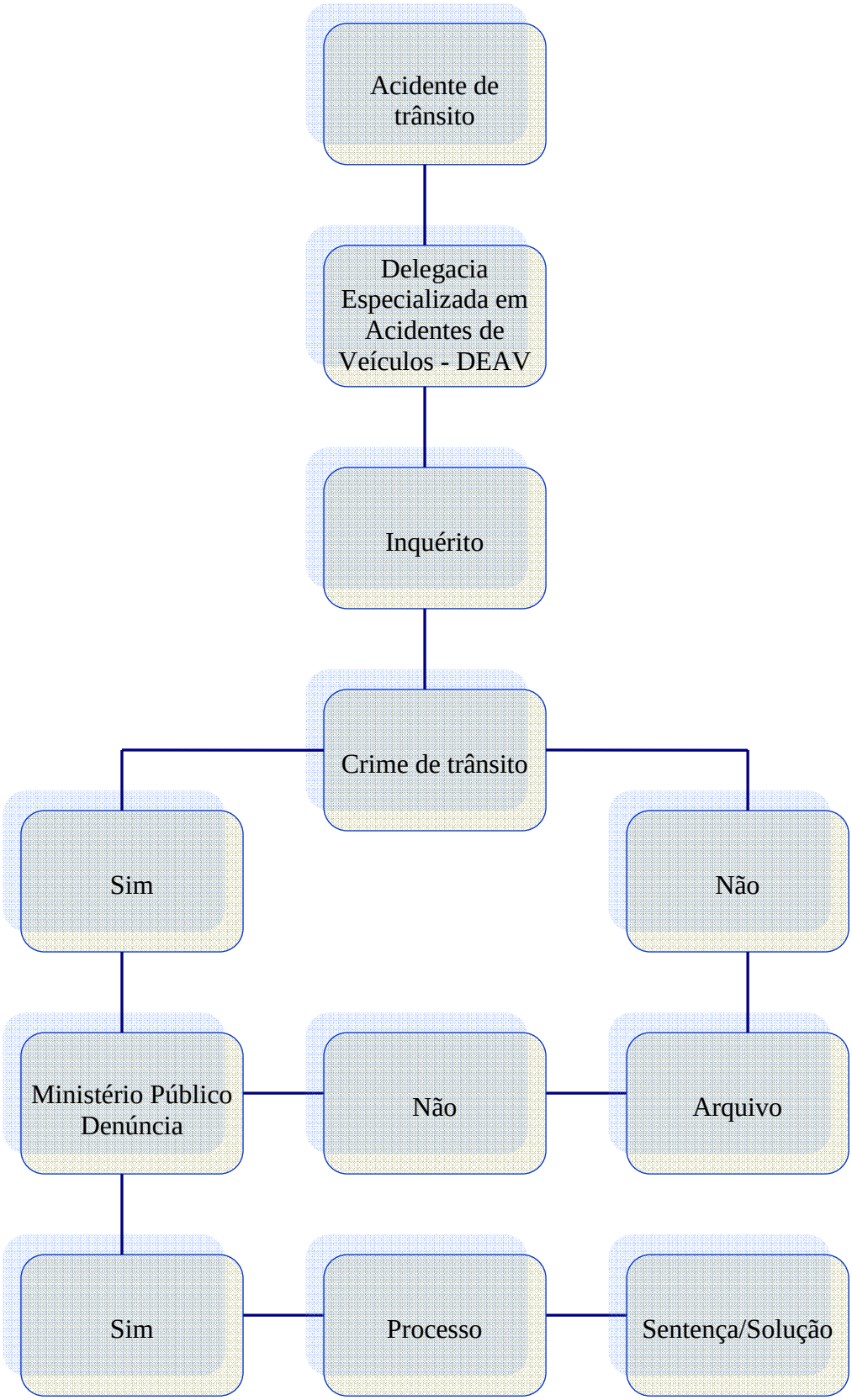
Nesse sentido, não há um rito específico para o processamento dos crimes de trânsito, que seguem os ritos para os outros tipos criminais. Portanto, o funcionamento da Justiça segue um fluxo de atividades que detalham os caminhos de Justiça Criminal. Parte-se da formulação das leis, ou seja, do Código Penal ou de um conjunto legal que organiza e institucionaliza os procedimentos rituais que devem ser seguidos, mas sua aplicação ou funcionamento parte de elementos burocráticos da Justiça. Vargas (2000) aponta que, anteriormente os pesquisadores estudavam o fluxo a partir do inquérito policial, mas que somente com os estudos realizados pela Fundação João Pinheiro[36] é que se pode reconsiderar os Boletins de Ocorrência como ponto de partida para as investigações. Aqui também iremos considerar esse documento, por entender, como a autora, que além de conter informações relevantes sobre o fato ocorrido, permite "avaliar e quantificar o próprio movimento de entrada no sistema (...) acesso às concepções dos queixosos ainda no 'calor' dos acontecimentos" (VARGAS, 2000; p. 30). Então o fluxo de justiça foi considerado desde o Boletim de Ocorrência do crime e analisado até a sentença final, como indicado num documento da Fundação João Pinheiro (1987).

[36] O estudo citado pela autora: Fundação João Pinheiro. **Indicadores Sociais de criminalidade**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1987.

Também em outros núcleos de pesquisa, esse fluxo de justiça foi apontado de forma a compreender quais são os procedimentos da Justiça brasileira em relação aos trâmites legais que devem ser seguidos. Como o proposto pelo IBCCRIM (2007) – Instituto Brasileiro de Ciências Criminais – que descreve o fluxo de acordo com o Código Penal, desde Boletim de Ocorrência até a finalização do processo penal e seguimento do fluxo de execução criminal.

Num esboço do fluxo da justiça, a fase inicial é o inquérito (policial), realizado na Delegacia Especializada em Acidentes de Veículos – DEAV e, posteriormente, na fase judicial, as testemunhas são ouvidas nas oitivas testemunhais, ou seja, quando as pessoas que presenciaram o acidente ou conhecem o réu ou vítima se apresentam para contar o que viram e o que sabem. Por fim, em relação à sujeição criminal é o momento em que se percebe que tipo de agravante pode contribuir para que o réu seja julgado.

Organograma 1
Sistema de Justiça Criminal para Crimes de Trânsito



A descrição do Organograma 1 é bastante simplificada, mas demonstra como funciona o fluxo de justiça para os crimes de trânsito. Pode ser iniciado a partir de uma infração no trânsito como, por exemplo, dirigir sob efeito de álcool ou, ainda, com um acidente que gera uma morte. Essa morte ou infração será investigada na DEAV - Delegacia Especializada em Acidentes de Veículos. No caso específico do homicídio de trânsito, e de acordo com o Código de Trânsito, quem entra com a ação é o Estado, configurando uma ação penal pública, pelo entendimento de que a vítima precisa ser representada já que confirma um tipo especial de crime contra pessoa. Se for comprovada a negligência, imperícia ou imprudência do condutor o inquérito será encaminhado ao Fórum para ser analisado pelo promotor que denunciará ou não o condutor pelo homicídio, se houver evidências suficiente da participação culposa, no caso do homicídio ele será julgado numa das varas criminais senão o inquérito será arquivado. Dando prosseguimento aos trâmites, é oferecida a denúncia e o Juiz irá conduzir o caso a partir desse momento, intimando as testemunhas do acidente para serem ouvidas em fase de juízo. Normalmente o réu é acompanhado de um advogado pago. Se isso não for possível, é convidado a participar das oitivas testemunhais o defensor público. Quando todas as testemunhas são ouvidas, o advogado de defesa apresenta a peça de defesa ao juiz, que irá dar a sentença final em primeira instância, pois ainda se pode recorrer da decisão inicial.

De acordo com Navega (1997), pode-se compreender quais são os passos dados no entendimento de como, no Brasil, é julgado e penalizado o crime. Aqui esbarramos nos limites entre os entendimentos do crime e da ação da Justiça Criminal, pois dependendo do ângulo que se propõe olhar, podemos confundir um com o outro, mas sob a ótica de alguns autores essas perspectivas são distantes, não apenas no fazer como também na maneira de entender suas construções.

Dessa forma, a perspectiva de Navega (1997) sobre o conceito de crime "é todo fato típico, antijurídico e culpável" - distinguindo, então, quais são definições pertinentes a cada um desses pontos. Além disso, um dos objetivos do manual é demonstrar os elementos jurídicos do crime bem como sua própria definição, estabelecendo a sequência cronológica do processo penal[37]. Assim, um dos destaques das discussões de Navega (1997) diz respeito à forma como expressamos a questão de crime no Brasil, dizemos dar *queixa*, mas o certo seria dizer "notícia de crime", queixa é "a peça inicial da pena privada e é endereçada ao juiz" - sendo o promotor quem inicia a ação penal. Já no momento de inquérito policial[38] há várias fases a serem cumpridas: a primeira é o início do inquérito, que pode ser principiado de diversas formas (prisão em flagrante, portaria, notícia de crime, requerimento da vítima, entre outras), em seguida são ouvidas as testemunhas, a(s) vítima(s) e o indiciado e, por fim, é elaborado um relatório do delegado. Há também a distinção entre ação penal pública e privada. Na primeira "o Estado atua como acusação por meio do representante do Ministério Público" e na segunda "o interesse de agir é do ofendido".

O trabalho de construção dos fatos a partir do evento do acidente está representado quando se analisa todo o processo, ou seja, quando o acidente de trânsito se transforma, mediante investigação e testemunho colhido em delegacia, em crime de trânsito. O trabalho dos delegados e investigadores da polícia aparece no "processo", na forma de perícias realizadas e de testemunhos colhidos com aqueles que presenciaram os fatos. São eles – os investigadores e delegados, então, que muitas vezes constroem o caminho de como os acidentes de trânsito se transformam em homicídios culposos no trânsito.

Segundo Kant de Lima (1997: p.174), a construção de um inquérito no Brasil pressupõe que o que se quer buscar é a verdade dos fatos, reforçando que

[37] Aqui apresentada para efeitos de estudos: crime, investigação (IP) início da ação, sentença, recursos, execução.
[38] Fase de colher provas, segundo a autora.

> o inquérito policial é um procedimento no qual quem detém a iniciativa é um Estado imaginário, todo poderoso, onipresente e onisciente, sempre na sua busca incansável da verdade, representado pela autoridade policial, que, embora sendo um funcionário do Executivo, tem uma delegação do Judiciário e a ele está subordinado quando da realização de investigações.

Outra discussão importante é a de Sapori (2000), em que analisa o processo de burocratização/racionalização de criação da complexa estrutura formal de Justiça no Brasil – que é formada por delegados, promotores, defensores, juiz, além das seguintes organizações Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia Federal – que forma uma rede denominada Sistema de Segurança Pública.

Sapori (2000) chama atenção para a burocratização da justiça que significou a padronização dos procedimentos a serem adotados na Justiça Criminal, levando-a a uma formação de comunidade de interesses. Os promotores, defensores e juízes tomam parte de pelo menos dois tipos de atividades diárias – participação em audiências e despacho de processos. Por causa disso, procuram manter certo nível de produtividade na realização das audiências para que não haja um congestionamento na Justiça Criminal. Sapori chama esse procedimento de Linha de Montagem de

> processamento seriado dos crimes e consequentemente pelo tratamento padronizado dos processos (...) esta racionalidade pode ser identificada nos procedimentos que promotores adotam para elaborar as denúncias, que os defensores usam pra elaborar defesas prévias, que defensores e promotores usam para elaborar alegações finais e que juízes adotam para elaborar as sentenças (SAPORI, 1995: p.147)

O que acontece é que cada caso não é mais um caso, mas se assemelha a outros casos, criando uma rotinização ou formalização da justiça. Isso quer dizer que atores legais raramente recorrem a doutrinas jurídicas ou mesmo a jurisprudência para fundamentar suas argumentações, criando categorias de punibilidade ou sintoma da racionalização. O resultado dessa atividade é a agilidade nos trabalhos realizados na Justiça Criminal – esse procedimento é explicado pelos prazos que devem ser cumpridos por esses atores, que agem de uma

maneira articulada, ou seja, o trabalho de um depende do trabalho do outro, a produtividade de um leva a do outro.

Há, nesse sentido, duas posições que são argumentadas – de um lado os ideais substantivos de justiça e de outro a necessidade de se manter certo nível de produtividade, que pode não observar as singularidades dos casos criminais e de aspectos pontuais que poderiam ser cruciais para a definição de culpa ou inocência do réu. O que fica claro é que as particularidades dos casos devem ser negligenciadas priorizando a conciliação das partes.

As discussões apontam que há, pelo menos, duas perspectivas sobre o funcionamento do sistema de Justiça Criminal brasileiro. De um lado, com Navega (1997), temos uma descrição das atividades previstas no manual de direito penal e do caminho que a Justiça deve percorrer para que possa efetivamente funcionar. De outro, e pela via da crítica a esses procedimentos, alguns problemas no funcionamento apontado por Sapori (1995; 2007), evidenciando um distanciamento entre ideal e prática do sistema de Justiça.

4.4 Tempo da Justiça e a justiça no tempo

Um dos aspectos mais instigantes das discussões sobre o sistema de justiça é a questão do tempo demandado para o seu processamento na fase judicial. Svedas (2001) enxerga nesse tipo de "deficiência" aspectos ligados à impunidade e à lentidão do sistema de Justiça Criminal que precisam ser melhorados. De acordo com o teórico, os operadores do sistema de Justiça veem nessa demora a não aplicação da justiça. Sabe-se que há disposições legais propostas pelo Código de Processo Penal[39], que não permitem que o tempo de processamento seja ultrapassado, sob a pena do não julgamento do caso.

Nesse sentido, é visível que a Sociologia se interessa pelas questões do tempo de processamento da Justiça ao "julgar" os crimes. Por outro lado, parte do interesse da

[39] Os artigos do Código Penal que apresentam esse tempo estão expressos no QUADRO 3.

Sociologia envolve-se com as questões de decisão da Justiça, ou a verdade produzida nas sentenças como resultado de uma combinação de elementos sociais, isto é, características do réu que podem impactar no processo decisório da justiça, já que alguns estudos (cf. VARGAS 2000; 2004) apontam que determinadas características tais como - raça, condição social e sexo do acusado - podem influenciar nas sentenças.

Portanto, questões como: "*qual o tempo que a justiça leva para punir agentes de crimes de trânsito?"* e "*quais são os elementos que influenciam a decisão da justiça para os crimes de trânsito?"* preenchem parte da compreensão do funcionamento da Justiça.

4.4.1 Revisão dos estudos sobre o tempo da Justiça

Os estudos sobre o tempo da Justiça são relativamente recentes e visam entender a incapacidade do processamento adequado dos delitos que chegam ao conhecimento da justiça. Nesse sentido, a demora no processamento dos delitos leva à ideia de impunidade no sistema de Justiça. Os primeiros estudos nessa vertente foram realizados em Portugal – Santos *et al.* (1996); Ferreira & Pedroso (1997). No Brasil esse tema tem despertado interesse daqueles que estudam a morosidade judicial como um fenômeno social de importância, principalmente quando a questão da impunidade é associada ao tema – tais como: Pinheiro *et al.* (1999); Izumino (1998); Vargas (2004); Cano (2006); Batitucci e Cruz (2008); Ribeiro (2009) entre outros.

Santos *et al.* (1996) afirma que os tribunais em nossa época tornaram-se ponto de discussão social, sendo cobrados pela sua legitimidade, capacidade e independência. Sendo, pois, a legitimidade associada às questões democráticas propostas em sociedade, quando magistrados não eleitos interferem em aspectos dos poderes legislativo e executivo. Capacidade, normalmente, é cobrada por duas vias: a primeira por um "quadro processual fixo e com recursos humanos e infraestruturais, relativamente inelásticos" (1996; p 20). A

segunda via diz respeito ao fato de o Judiciário nunca dispor de "meios próprios para fazer executar as suas decisões sempre que estas, para produzir efeitos úteis, pressupõem uma prestação activa de um qualquer sector da administração pública" (SANTOS *et al.*, 1996: p.20). Dessa maneira, a independência do Judiciário é criticada sempre que esse chama a atenção do Legislativo e do Executivo para questões pertinentes à atuação do Judiciário.

Qual seria o tempo necessário para o processamento da Justiça? O tempo torna-se um dilema, pois sendo muito rápido, corre o risco de não observar adequadamente aspectos importantes para absolvição ou condenação do réu e também, de não observar direitos consagrados pela Constituição; e um tempo muito longo oferece o risco da impunidade (RIBEIRO, 2009). Tanto num caso quanto no outro, corre-se o risco de que a justiça não seja feita. Santos *et al*. (1996: p.387) aponta que o tempo sendo longo "provoca, entre outras consequências, a erosão da prova, a demora na justa reparação do direito violado, a agravação do custo econômico do sistema e das partes, constituindo um "desincentivo" ao recurso ao Tribunal". Outro estudo que chama a atenção sobre a morosidade em relação à solução de processos criminais na Justiça é o realizado por Ferreira & Pedroso (1997). Nele fica patente que, também em Portugal, o estudo sobre a morosidade processual é escasso.

Alguns estudos no Brasil elegeram o crime de homicídio para esse tipo de análise - Vargas (2006; 2004); Batitucci, Cruz e Silva (2006); Ribeiro (2009). Tais estudos indicam que é possível compreender que os problemas metodológicos enfrentados em relação ao estudo do tempo da Justiça vão desde a produção de informações estatísticas, mais especificamente da produção de um sistema nacional de estatísticas criminais, até problemas com os dados existentes, que entre outros problemas, não permitem uma análise mais segura sobre o fenômeno. No entanto, os esforços em responder o porquê da demora na tramitação dos processos são necessários. Num esforço de sistematizar os estudos brasileiros e entender a metodologia utilizada pelos pesquisadores para explicar a morosidade judicial, Ribeiro

(2009) mapeia os principais estudos, dividindo-os em duas metodologias: longitudinal ortodoxa e longitudinal retrospectiva. A primeira consiste em acompanhar um número de Boletins de Ocorrência dentro do Sistema de Justiça Criminal, em suas diversas fases, observando diretamente o tempo de duração desses casos. Há problemas em relação a esse tipo de acompanhamento, sendo o principal deles relacionado ao formato das agências de segurança pública no Brasil, que não permitem um acompanhamento sistemático dos casos, uma vez que não foram propostos a isso e possuem códigos de informação diversos uns dos outros (RIBEIRO, 2009). No entanto, esse foi o formato escolhido por alguns pesquisadores no Brasil, a fim de entender o fluxo de informações no sistema de justiça criminal (VARGAS, 2004) e o tempo gasto na resolução de determinado tipo de crime (nesse caso o estupro). A segunda metodologia: estudo longitudinal retrospectivo, é um desenho de pesquisa que "pode ser entendido como a análise em profundidade dos casos encerrados em um determinado ano no intuito de viabilizar o monitoramento do fluxo retrospectivamente – de trás para frente" (RIBEIRO, 2009: p.41)

Acompanhando as discussões de Vargas (2004) podemos considerar que há, pelo menos, dois aspectos a serem apresentados em relação aos estudos sobre tempo e sentenciamento. O primeiro relaciona-se aos problemas metodológicos, pois muitas vezes o acompanhamento dos processos demanda tempo e dedicação quase exclusiva à atividade de pesquisa e, em função disso, o segundo aspecto que é a falta de estudos que compreendam como tempo que o processo leva para ser julgado influencia nas sentenças dadas aos réus.

Por isso, no caso dos homicídios de trânsito, os problemas metodológicos são os mesmos apresentados em outros estudos em relação à criminalidade, mesmo porque temos o mesmo sistema criminal para julgar todos os tipos de crime. Sendo assim, as informações obtidas sobre os crimes de trânsito seguiram outros trabalhos realizados e que tiveram o

objetivo de desvendar aspectos não evidentes dos processos criminais, além de contribuir para a discussão metodológica.

Em outros países, as discussões, tanto metodológicas, quanto teóricas sobre sentenciamento de justiça ainda deixam muitas dúvidas. Tatta e Hutton (1998) apontam para aspectos de cultura jurídica e dificuldades metodológicas. Os autores trabalham com as disparidades nos sentenciamento de réus nos Estados Unidos da América. Nesse estudo especificamente, apontam que casos semelhantes são julgados de forma diferenciada por juízes diferentes e casos diferentes são julgados de forma semelhante. Isso indica que as situações de linha de montagem de Sapori (1998) não estão presentes somente no Brasil e influenciam a decisão de juízes na punição dos crimes.

4.4.2 Tempo da Justiça no Brasil

Mesmo sabendo que são poucos os estudos sociológicos sobre o tempo da Justiça no Brasil e sabendo das limitações dos estudos realizados em outros países, é importante investigar sobre um tipo criminal ainda pouco explorado nessa vertente – os crimes de trânsito.

Por aqui, as discussões de Kant de Lima (2008) dizem sobre a hierarquização social presente nos tribunais brasileiros. Essa característica, muitas vezes, coloca aspectos subjetivos em evidência. Também Ribeiro (1999) aponta que a prática do sentenciamento no Brasil está longe de ser uma conduta fria e imparcial realizada por aqueles que lidam com a justiça, mas é permeada por valores e pela própria prática judicial, que determina o que é certo ou errado em termos morais. Por isso, Misse (2008) reforça, seguindo as considerações de Foucault, que, quando o foco da acusação é a lei, essa não pune o sujeito, mas sim sua transgressão, quando, ao contrário o foco está na “norma que dita (e reforma) a lei; é o sujeito da transgressão quem está em questão” (MISSE, 2008; p. 16).

Num estudo mais recente, Adorno e Pasinato (2007) discutem como a morosidade da Justiça é prejudicial no Brasil[40], apontando que entre os muitos problemas enfrentados hoje pela Justiça brasileira, está o fato de que essa se diversificou nos últimos anos, isto é, há novas modalidades de atividade criminal e, ao mesmo tempo, os entraves burocráticos em relação a sua processualística quase não alteraram ao longo dos anos. Além disso, Adorno e Pasinato (2007: p.132) apontam que, muitas vezes, quando se pensa na morosidade da Justiça, associa-se essa questão à impunidade nos processos, uma vez que os muitos ritos e a burocracia extensa estão atrelados à ideia de senso comum: *a impunidade*, transformando, aos olhos dos leigos, morosidade em sinônimo de impunidade, o que não é verdade. Também apontam que o tempo é medida da Justiça, e que há um dilema na aplicação desse tempo, pois

> o tempo é medida da Justiça. Se longo, é cada vez menos provável corrigir falhas técnicas na condução administrativa dos procedimentos ou localizar testemunhas, eventuais vítimas, possíveis agressores. Se curto, corre-se o risco de suprimir direitos consagrados na Constituição e nas leis processuais penais, instituindo, em lugar da justiça, a injustiça. Para o cidadão comum, o tempo é lugar da memória coletiva. Se ele consegue estabelecer vínculos entre o crime cometido e a aplicação de sanção penal, experimenta a sensação de que a justiça foi aplicada.

Nesse sentido, o quadro 3 apresenta qual o tempo legal atribuído pelo Código Penal para o crime de homicídio doloso no Brasil. E ainda, a diferença na tramitação quando o réu está solto ou preso, pois isso também influencia a atuação da justiça. Pode-se considerar esse tempo da justiça como o ideal, para que se possa "fazer a justiça" seguindo a administração do Sistema de Justiça Criminal. De acordo com o quadro 3, nota-se que o tempo dos procedimentos legais para o réu preso deve ser mais célere do que para o réu solto. Sendo que o tempo total para o réu solto é de 310 dias e para réu preso é de 260 dias. Alguns esforços lidam diretamente com as questões da morosidade pela perspectiva legal, em que se aponta que o sistema Judiciário precisa ser independente e que os juízes precisam estar tranquilos para julgar e "servirem de âncora à segurança social" (SVEDAS, 2001: p.32). Além disso,

[40] Nesse estudo não especificam se é a morosidade criminal ou civil, mas tratam a morosidade de modo geral.

Svedas (2001) defende que o Tribunal deve atuar de maneira a propor mudanças substanciais que possam amenizar a questão da morosidade da Justiça, oferecendo um atendimento de qualidade mais eficiente e rápido. Propõe ainda, que não basta reformular os códigos e leis, mesmo porque os problemas apregoados ao Poder Judiciário, muitas vezes, são problemas setoriais ou regionais, sendo que qualquer solução global não atenderia às suas especificações. Por isso é preciso pensar tanto os aspectos administrativos de funcionamento da justiça, como também aspectos voltados ao cumprimento dos direitos constitucionais.

Por essas questões alçadas é importante discutir qual justiça está sendo feita para os casos de crimes de homicídio no trânsito, sendo presente a preocupação com a morosidade da justiça também nesse estudo.

QUADRO 3
Prazos processuais para o crime de homicídio doloso estabelecido pelo Código de Processo Penal Brasileiro

Procedimento Processual	Réu Solto (dias)	Réu Preso (dias)
Inquérito Policial (art. 10)	30	10
Anexação de laudas do IML durante o IP (art. 160 – parágrafo único)	10	10
Oferecimento da denúncia (art. 46)	15	5
Recebimento da denúncia pelo juiz (art. 800, I)	10	10
Cumprimento dos despachos pelo cartório (art. 407)	2	2
Interrogatório do réu (art. 394)	10	10
Defesa prévia (art.395)	3	3
Audiência de inquirição de testemunhas de defesa e de acusação (art. 401)	40	20
Alegações finais da acusação (art. 406)	5	5
Alegações finais da defesa (art. 406)	5	5
Cumprimento dos despachos pelo cartório e envio ao juiz presidente do júri (art.145)	2	2
Saneamento de nulidades (art. 502)	5	5
Saneamento da pronúncia (art. 408; art. 800, I)	10	10
Cumprimento dos despachos pelo cartório (art. 407)	2	2
Intimação do réu para conhecimento da sentença de pronúncia (art. 415)	30	30
Recurso em sentido restrito (art. 581, IV)	5	5
Traslado do recurso a segunda instância (art. 587)	5	5
Oferecimento de contra razões pelo recorrente (art. 588)	2	2
Oferecimento de contra razões pelo recorrido (art. 589)	2	2
Encaminhamento dos autos à segunda instância (art. 601)	5	5
Julgamento do recurso (art. 591)	5	5
Publicação do julgamento do recurso em sentido estrito (art. 592)	5	5
Embargos infringentes ou de nulidade (art. 609 parágrafo único)	5	5
Vistas do processo ao procurador geral (art. 610)	10	10
Designação do relator (art. 610)	5	5
Julgamento dos embargos (art. 800)	5	5
Publicação da decisão – final para crimes comuns e pronúncia para crimes de competência do júri (art. 592)	10	10
Cumprimento dos despachos pelo cartório (art. 407)	5	5
Intimação do réu para conhecimento da decisão da segunda instância (art. 415)	2	2
Libelo acusatório (art. 416)	30	30
Ciência ao réu do libelo acusatório (art.421)	3	3
Contrariedade do libelo (art. 421)	5	5
Saneamento de nulidades (art. 425)	5	5
Julgamento pelo júri (art. 427)	15	15
Declaração de sentença (art. 383)	2	2
Tempo total	310	260

Fonte: Ribeiro, 2009; p. 44

Ribeiro (1999), num estudo sobre as práticas judiciais no Brasil, apontou que a presença de determinados elementos alteram as chances de condenação ou absolvição do autor. Assim, apoiado em três teorias de discussão, "a internalista (representada pelo histórico criminal), a externalista (representada pela raça do acusado e da vítima) e a teoria das práticas sociais (representada pela presença de um assistente de acusação e pelo tipo de defesa)" (RIBEIRO, 1999: p.sn.), discute que a presença de um assistente de acusação aumenta as chances de uma sentença favorável à vítima no julgamento, quando este é realizado num júri. Isso porque, explica Ribeiro (1999), a presença de um ator informado indica que alguém conhece as regras do jogo jurídico e isso permite a utilização das "*estruturas materiais e virtuais* com eficiência" (RIBEIRO, 1999: p.sn.)[41].

Mesmo com estudos realizados sobre o sistema de justiça criminal no Brasil por alguns pesquisadores - Kant de Lima (2008); Vargas (2000, 2004) e Coelho (1986) - , ainda há muitos problemas com as informações oficiais que são coletadas para trabalhos de campo, no que tange a qualidade das informações prestadas e o preenchimento de documentos que seriam relevantes para responder aos questionamentos que são propostos pelos pesquisadores.

Ao analisar as discussões sobre o sistema de Justiça brasileira e seus desdobramentos em relação à administração da Justiça, bem como dos aspectos relacionados ao tempo de decisão, é possível compreender de maneira efetiva a Justiça no caso de crimes de trânsito? Mas quais seriam as implicações do tempo e sentenciamento para crimes de trânsito? Como os atores do sistema de Justiça compreendem os crimes de trânsito? De que maneira administram a Justiça para os crimes de trânsito? As respostas a essas perguntas estarão

[41] Destaca-se um estudo do teórico demonstrando que quando a vítima é branca, o autor tem duas vezes mais chances de ser condenado do que quando é parda ou negra. Indicando que os aspectos subjetivos nas práticas jurídicas, como a presença de um defensor (apontado acima) são relevantes para os estudos sobre sentenciamento. Outro estudo, apresentado por Ribeiro (2009), indica que, por exemplo, a presença de advogados públicos (defensores) tende a dedicar menos atenção ao caso e isso interfere na sentença. Outro exemplo é a ausência do acusado em qualquer dos atos processuais, o que faz com o tempo do processo se estenda. Além dessas duas, outra variável citada é o número de vezes que o autor é chamado para prestar esclarecimentos sobre o fato, isso faz com que o processo seja mais demorado.

contidas nos próximos dois capítulos de análise das informações obtidas junto aos atores do sistema de Justiça de Belo Horizonte e dos dados coletados nos processos de crimes de trânsito que foram baixados em 2006.

5. METODOLOGIA

O que se pretende investigar, com essa pesquisa é a justiça no caso de crimes de trânsito que foram baixados no ano de 2006 na comarca de Belo Horizonte. Além disso, há a pretensão de examinar a percepção dos atores do sistema judicial – a saber, juízes e promotores – de forma mais específica, acerca das penas aplicadas aos crimes de trânsito. Soma-se a esse objetivo outro que é mais específico: comparar as penas que são aplicadas aos diferentes tipos de crimes de trânsito que foram julgados no referido ano.

Ressalta-se, pois, que para analisar o tempo de processamento dos crimes de trânsito, é válido o que é conhecido como fluxo invertido (RIBEIRO, 2009). Esse estudo do fluxo é realizado seguindo as informações que estão expressas nos processos criminais, da data do seu arquivamento até a data do fato ocorrido, ou seja, observam-se as informações de tal data para o presente. Para tanto, o estudo do fluxo de justiça de crimes de trânsito foi observado à luz da definição do que é crime de trânsito, por isso levaremos em consideração os artigos que definem tais crimes, que são: artigos 302 (homicídio culposo), 303 (lesão corporal culposa), 306 (dirigir embriagado), 309 (dirigir sem habilitação) do Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em 1998.

Leve-se em consideração que, dos crimes que são julgados nas varas criminais de Belo Horizonte, os dois que chamam mais a atenção são os crimes de homicídio e o crime de direção com condutor embriagado, respectivamente, artigos 302 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro. O primeiro é considerado mais grave - homicídio no trânsito, pois envolve não apenas violência, por causar a morte, como também a um tipo criminal criado, que chama a atenção sociológica. O segundo, pelo volume com que ocorre, pois representa uma parte significativa dos casos que são julgados nas varas criminais.

Ressalta-se que este trabalho representa um estudo de caso sobre os crimes de trânsito, que foram baixados no ano de 2006. É um estudo ainda exploratório sobre a forma de julgamento dado pela justiça aos crimes de trânsito que foram arquivados no referido ano. Nesse sentido, o objetivo geral, ao analisar os processos baixados, no ano de 2006, é compreender os aspectos relativos ao funcionamento da justiça para os crimes de trânsito em Belo Horizonte. Sendo assim, são os objetivos desse trabalho:

a) analisar o fluxo de administração da Justiça Criminal para os crimes de trânsito no ano de 2006;
b) analisar as penas impostas a esses crimes e compará-las entre os tipos criminais propostos no estudo;
c) analisar a percepção dos atores de justiça – promotores e juízes – no que diz respeito ao funcionamento do judiciário em relação aos crimes de trânsito;
d) analisar as audiências ocorridas no período de agosto de 2007 a dezembro de 2007, acompanhando as audiências ocorridas nesse;
e) analisar o perfil das vítimas e dos réus dos crimes de trânsito;
f) mensurar o tempo da justiça no julgamento de crimes de trânsito.

O ano de 2006 é o ano mais próximo em que as informações dos processos poderiam ser levantadas, visto que já havia uma quantidade de processos baixados. Ao privilegiar esse tipo de escolha – processos baixados – também se privilegia a análise de documentos públicos, procurando percorrer com mais detalhes e significados os aspectos do fluxo de justiça para esse tipo de crime.

Pode-se, portanto, analisar desde a transformação do acidente em crime de trânsito, como a denúncia oferecida pelo Ministério Público, diante da investigação da Policia Civil até

as conclusões sobre o fato – como a pena oferecida aos réus. Ou ainda, de acordo com as discussões de trabalho semelhante realizado pela Fundação João Pinheiro (1987), analisar de forma mais completa o fluxo, desde a data da ocorrência – o "acidente" – até a finalização dada pelo Judiciário, ou seja, ao ser arquivado com a apuração dos "culpados" do crime. O número de processos categorizados, para essa pesquisa, como *Crimes de trânsito* que foram baixados em todas as varas criminais no ano de 2006 é de 220.

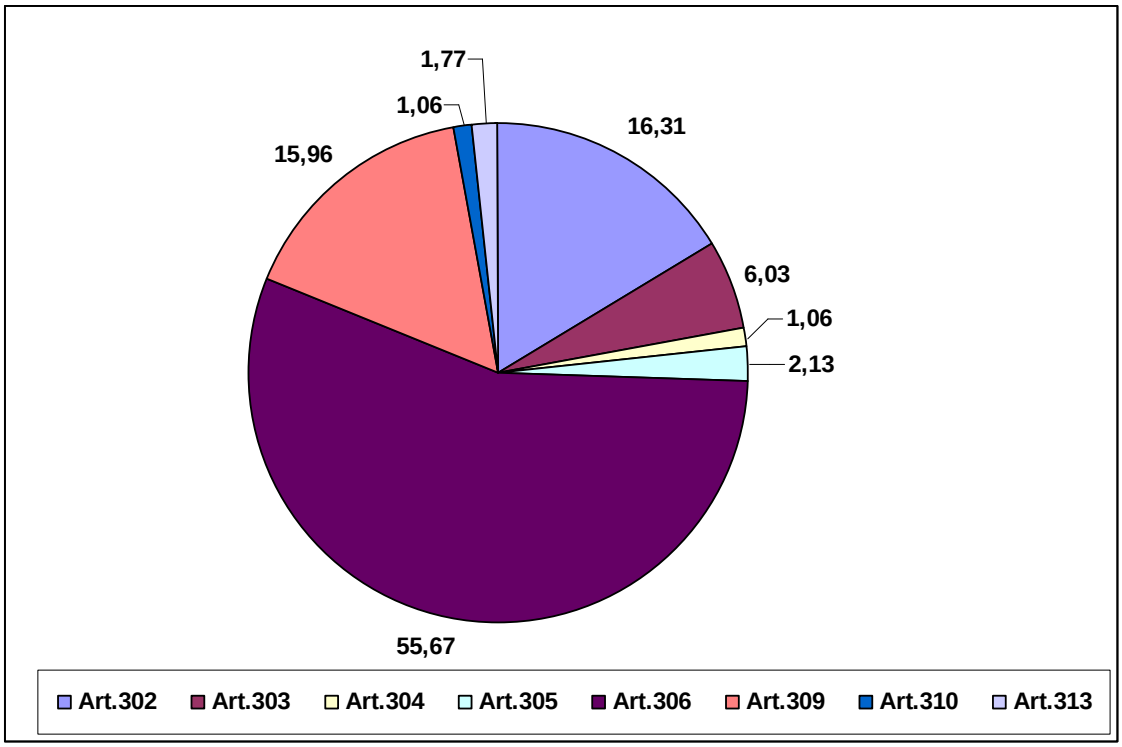
No entanto, ao solicitarmos o acesso aos processos criminais do ano de 2006 junto ao arquivo do Fórum Lafayette, conseguiu-se baixar do arquivo 209 processos, sendo que os outros 11 não foram localizados pelo chefe do arquivo do Fórum[42]. Nessa circunstância, trabalhou-se com as informações contidas nesses processos. Para a obtenção das informações, elaboraram-se três instrumentos de coleta de dados e organizou-se a analise dos dados em três blocos mais significativos para os propósitos do trabalho.

A distribuição dos processos nas varas criminais de Belo Horizonte era feita, até meados do ano de 2009, de forma aleatória. Isto quer dizer que não havia uma vara específica para cuidar dos processos referentes a crimes de trânsito. Mesmo havendo uma previsão de que os crimes de maior potencial ofensivo fossem julgados pelas varas criminais, havia a presença de outros tipos criminais. No entanto, no caso dos processos analisados sobre crimes de trânsito, de um modo geral, o gráfico abaixo apresenta quais foram os mais citados nas varas criminais do Fórum Lafayette em Belo Horizonte/MG, no ano de 2006. Do total de processos, temos uma predominância de casos de direção sob efeito de álcool – artigo 306 do CTB, representando mais de 50% dos casos julgados no ano de 2006. Pode-se verificar, também, que os homicídios culposos no trânsito pertencem ao segundo tipo criminal julgado nas varas criminais, sendo 16,31% dos casos.

[42] A solicitação de baixa dos processos foi extensivamente negociada no Fórum Lafayette, que por fim permitiu a coleta de dados feita pela equipe de pesquisadores previamente treinada para o trabalho. Utilizamos ainda um pré-teste para a realização da coleta de dados. A equipe contou com cinco pesquisadores treinados e mais um coordenador de pesquisa, que era a pessoa que lidava com o diretor do arquivo, ao pegar os arquivos no Fórum e se responsabilizar por eles na Fundação João Pinheiro.

GRÁFICO 5

Percentual dos artigos de crimes de trânsito nas varas criminais em Belo Horizonte, 2006.



Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte, 2006. NESP – Fundação João Pinheiro, 2008.

5.1 Blocos de análises

Em relação à análise dos dados que foram trabalhados, iremos apresentá-los de acordo com três blocos mais específicos: a) análise dos atores do sistema de justiça; b) perfil de réus e vítimas; c) análise do tempo da justiça.

5.1.1 Análise dos atores do sistema de Justiça

A partir do acompanhamento das audiências, foi possível construir o primeiro bloco das análise sob perspectivas mais específicas. Ao privilegiar os atores do Judiciário que trabalham com o trâmite do fluxo de administração da Justiça - juízes, promotores, advogados e defensores – , pode-se aclarar o funcionamento dessa Instituição para esse tipo específico de crime. Pode-se também conhecer a percepção que esses atores do Judiciário possuem em relação às penas para os crimes de trânsito.

5.1.2 Perfil de réus e vítimas

O segundo bloco de análises diz respeito aos réus e vítimas de trânsito. Ao se levantar informações sobre réus e vítimas de trânsito, mediante um instrumento de coleta de dados[43] e informações contidas no Boletim de Ocorrência, tanto sobre os sujeitos envolvidos na situação de crime, quanto do próprio fluxo, pode-se, com mais evidência, comprovar ou refutar determinadas hipóteses envolvendo os homicídios culposos no trânsito, como por exemplo: se há privilégio de tratamento em detrimento de determinadas classes sociais; se há diferença de tratamento em função da raça dos sujeitos; se o número de intervenções da promotoria ou mesmo dos advogados do caso pode auxiliar ou atrapalhar o resultado final – oferecimento da pena – em relação ao crime. Nesse sentido, busca-se saber: *em que medida o perfil do réu influencia na formulação das penas?*

[43] Mais adiante iremos apresentar como foi construído esse instrumento de coleta de dados.

5.1.3 Tempo da justiça nos crimes de homicídio no trânsito

O terceiro bloco de análise a ser trabalhado diz respeito ao tempo de tramitação dos processos na justiça. Muito desse tempo da justiça diz sobre o funcionamento de duas partes importantes do processo: a investigação do fato na fase policial e o tempo judicial. Nesse sentido, ressalte-se que os acidentes fatais de trânsito são investigados pela Delegacia Especializada em Acidentes de Veículos, mas alguns não se transformam em homicídios, ou seja, o Ministério Público não oferece denúncia, mas são tratados como eventos aleatórios, meros acidentes de trânsito. De outra maneira, o tempo de tramitação dos processos de trânsito é um importante indicador da administração da justiça criminal. Dessa forma, o que se supõe é que o tempo de tramitação dos processos de crimes de trânsito seja um tempo igual aos de outros tipos de crimes, pois o sistema de justiça brasileiro não faz diferença entre os tipos criminais, uma vez que a máquina burocrática está azeitada dentro dos moldes de funcionamento dos demais processos criminais.

5.2 A coleta de dados

Esse trabalho foi realizado com pelo menos três tipos de coleta de informações que permitiram oferecer resposta aos questionamentos propostos. Assim, partimos das observações de audiências, o que ajudou na compreensão de novas dimensões do problema; outra forma de coleta foi através de dados documentais, ou seja, os dados que são constantes nos processos que foram resolvidos na justiça no ano de 2006; e por fim, mas não menos importante, por meio de entrevistas com determinados sujeitos (advogados, juízes, promotores e defensores públicos), que foram relevantes para a construção das informações constantes nos casos de acidentes de trânsito.

5.2.1 Dados documentais

A primeira forma de levantamento de dados foi com os dados documentais – mais especificamente os processos criminais de trânsito, considerando-se que esses documentos sejam, segundo Kant de Lima (1997), cheios de distorções. Ainda assim, partimos dos processos baixados no de 2006, para mostrar os procedimentos acerca dos crimes de trânsito.

É importante ressaltar que o processo judicial tem se tornado uma fonte de dados bastante interessante para o estudo do sistema de justiça criminal e, especialmente, de crimes (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1987). Nesse estudo, com a coleta de informações de um ano de processos baixados, devemos lembrar que com esses dados não foi possível generalizar as informações para toda cidade de Belo Horizonte, mas apenas indicar o que aconteceu com os processos baixados no ano de estudo e a atuação dos atores do sistema de justiça criminal para o trânsito e as tendências no sentenciamento dos crimes de trânsito.

Dessa forma, trata-se de uma base qualitativa documental que fornece, segundo Oliveira e Silva (2005), pelo menos dois tipos de utilização: a questão do poder e da interpretação. Quanto ao poder, pode ser explicado por serem documentos escritos e oficiais e pela linguagem de poder que é investida, uma vez que a "linguagem do Direito é a da retórica da autonomia, da impessoalidade, da neutralidade e da universalidade" (OLIVEIRA e SILVA; 2005: p.248). Assim, entende-se que os processos são legítimos dentro de uma investigação sociológica e que devemos estar atentos à confiabilidade das informações obtidas, justamente por causa desse poder de que é investido pelo juiz na sua atuação e, também, por saber que esse não é um procedimento neutro.

Por outro lado, há a questão da interpretação, já que ao interpretarmos aspectos de uma cultura estamos evidenciando características "de segunda ou terceira mão", ou seja, não estamos trabalhando num terreno que seja "original", no sentido de não ter sido interpretado por outros pesquisadores e até mesmo compreendido pelos próprios atores que participam das

ações do Judiciário. Dessa forma, o que deve ser ressaltado é o cuidado ao se usar esse tipo de fonte de informação, uma vez que assumidamente a temos como uma fonte de valores de promotores e juízes, seus operadores mais diretos, e ainda com outros cuidados apontados aqui em relação às generalizações das análises produzidas.

Outro ponto investigado foi o perfil das vítimas e dos réus em relação aos crimes de trânsito. Algumas características desse perfil podem ser conseguidas mediante as informações contidas tanto no boletim de ocorrência – que está anexado às informações contidas no processo –, quanto nas complementações do próprio processo, que foi julgado. A proposta de se levantar informações quantitativas sobre vítimas e réus de trânsito foi de montar um banco de dados que contenha informações sobre um e outro, para demonstrar as diferenças entre vítimas e réus.

Além disso, é necessário atentar-se aos aspectos da oralidade, pois é na fala das pessoas que estão envolvidas no evento criminal que se pode encontrar a indicação de solução para o conflito social. Por exemplo, uma testemunha pode de muitas maneiras estar envolvida no acidente, seja como testemunha observadora - que viu o fato acontecer - seja como envolvida direta no acidente, que tenha sofrido algum tipo de lesão mais grave, podendo não se lembrar do que aconteceu, ou mesmo não ter condições de prestar esclarecimentos sobre o fato num primeiro momento. Então quem viu o que aconteceu pode ajudar no processo esclarecendo dúvidas, construindo a verdade, como testemunha do fato, tanto na fase policial, quanto na fase judicial do caso.

Os instrumentos de coleta de dados para que se possa verificar as perguntas feitas aqui foram construídos em função do levantamento das seguintes informações:

a) perfil sociobiográfico de agressor e vítimas: idade, estado civil, profissão, naturalidade, bairro onde mora, local de ocorrência, número de vítimas;

b) tipo de habilitação do condutor e análise da diferença entre a aplicação da pena para condutores profissionais ou condutores convencionais de veículos;
c) decisões importantes da ocorrência: data do evento, data da queixa criminal, data de sentenciamento. São essas informações que indicarão o tempo da de justiça para os crimes selecionados;
d) características do funcionamento do sistema de justiça criminal para os crimes de homicídio no trânsito. Tempo entre as oitivas e demora na convocação de testemunhas;
e) por fim, qual a sentença oferecida ao réu de crimes de trânsito.

Para a coleta dessas informações, consideramos a elaboração, de pelo menos, três instrumentos de coletas de dados: um específico para os réus, uma vez que se pode encontrar processos com mais de um réu; um instrumento para as vítimas, pelo mesmo motivo e, por fim, um instrumento de investigação específico para o fluxo de justiça (ANEXOS I, II, III, IV).

5.2.2 Observação das audiências

O campo relativo à pesquisa engloba pelo menos dois aspectos que serão fundamentais para a observação dos dados e resposta aos objetivos dessa pesquisa. Um deles diz respeito aos dados que foram coletados nas observações e informações obtidas com os processos. Outro, diz do local especificamente que foi observado. Nesse sentido apresentamos o Fórum Lafayette, localizado à Avenida Augusto de Lima, na cidade Belo Horizonte, possuindo atualmente doze varas criminais – dessas, onze são de atendimento aos casos específicos de crimes, atendendo também a casos de crimes de trânsito, e uma, de atendimento a casos especiais (uma somente para casos de violência contra mulher em

cumprimento a Lei Maria da Penha)[44]. Além dessas especificações, há mais três varas para atendimentos aos casos de tóxicos e dois tribunais de júri. As observações foram feitas nessas onze varas criminais, que têm seus processos distribuídos aleatoriamente, sem que haja privilégio de um ou de outro tipo criminal. Algumas varas criminais têm número um pouco maior de processos do que outras, mas isso pode ser explicado pelo tempo de tramitação de alguns casos que, por falta de localização do réu ou de testemunhas, demoram mais do que outros.

Outra proposta para solução dos questionamentos e objetivos aqui propostos foi assistir às audiências nessas varas criminais. Ao observar as audiências, pudemos perceber os trâmites do Judiciário, entender os rituais propostos para o fluxo da justiça, bem como o funcionamento das varas criminais. A observação das audiências permitiu também um ajuste nos instrumentos de coleta de dados, pois acompanhando o cotidiano do Fórum e das varas criminais obtivemos uma compreensão de quais informações eram mais relevantes a serem coletadas pelo instrumento, o que realmente não poderia ser deixado de lado, além de compreender como juízes, defensores, advogados e promotores – além dos réus, se comportam diante da justiça.

Para cumprir essa proposta solicitamos aos secretários das varas criminais a pauta mensal das audiências, no período de agosto de 2007 a dezembro de 2007. Por mês, havia uma média de oito audiências de crimes de trânsito em cada vara criminal, sendo em média três audiências sobre os crimes de homicídios no trânsito e as outras sobre outros crimes de trânsito. Entretanto, ressaltamos que o maior volume de audiências é sobre crimes que envolvem embriaguez ao volante. Foram assistidas dez audiências de crimes de homicídio no trânsito e 15 audiências de outros crimes de trânsito, sendo que oito foram audiências de crimes de embriaguez, o que corresponde a 5% das audiências no período.

[44] Lei 11.340 de 7 de agosto de 2006.

De acordo com o levantamento preliminar nas varas criminais, no entanto, parece haver dois problemas de fornecimento das pautas mensais das audiências: a) falta de acesso às pautas de audiências com antecedência e; b) coincidência de horários e datas em relação às audiências. Ainda assim, não houve prejuízo de compreensão dos processos que aqui se propõe, uma vez que se pode pensar que haverá um "privilégio" de uma vara criminal sobre outra. Por isso o número de audiências assistidas não correspondeu às expectativas[45], mas as que foram presenciadas foram cruciais para o entendimento do funcionamento, tanto das varas, quanto dos trâmites da justiça. As audiências, portanto, foram escolhidas de acordo com a disponibilidade de horário e fornecimento das pautas pelos secretários do Fórum.

As varas criminais funcionam em dois turnos: manhã - em que o atendimento é para advogado e partes, que podem fazer suas consultas aos processos, e para a organização dos trabalhos das audiências que acontecem no segundo turno – tarde – quando acontecem as audiências, havendo oitivas e despachos dos juízes das 13h às 17h.

Com esses cuidados em relação ao campo, elaboramos um diário com todas as observações que foram realizadas durante as audiências, com objetivo de anotar as regularidades e também os eventos que chamassem a atenção por destoarem da "normalidade" dos acontecimentos. A normalidade aqui, diz respeito aos procedimentos comuns ao fluxo do Judiciário, as oitivas testemunhais para consolidação ou não dos fatos que viraram crime, incluindo a sentença dos casos que foram baixados em primeira instância.

As audiências foram de fundamental importância porque indicaram caminhos importantes para a construção e consolidação do instrumento de coleta de dados, pois a partir delas, pudemos perceber nuances que os documentos não revelam, como por exemplo, a consternação de um dos réus que estava sendo julgado por atropelamento fatal de uma criança de três anos. Também pudemos verificar o jogo, ou a falta dele, entre defesa e acusação para o

[45] Inicialmente, a proposta era de assistir a, pelo menos, 30 audiências, o que não foi possível.

julgamento dos casos, bem como perceber como os argumentos expressos pelos sujeitos, sejam testemunhas ou advogados, podem libertar ou condenar os réus.

5.2.3 Entrevistas

Além dessas informações constantes no processo, elaborou-se um roteiro de entrevista para orientar as conversas com os promotores de justiça, advogados e defensores públicos e, por fim, com os juízes. Esses atores foram escolhidos por conhecerem os procedimentos judiciários e trabalharem de forma mais direta com os trâmites do sistema de justiça criminal. São eles que podem indicar como esse sistema funciona por "dentro". Quais as engrenagens? Ou, como o sistema de justiça criminal proporciona aquilo que denominamos justiça? Qual o entendimento de justiça para o tipo de crime aqui investigado? Qual o entendimento das funções exercidas por eles dentro do sistema de justiça? Essas são algumas das questões que permearão o instrumento de coleta de dados, que terá três blocos de questões: a) funcionamento da justiça; b) entendimento das práticas judiciárias; c) fazendo justiça – o sentenciamento dos homicídios de trânsito. Nesse sentido, por meio das narrativas construídas pelos atores sobre o funcionamento do sistema de justiça criminal, o que se obtém é o Estado exercendo o controle social que lhe foi designado.

O método de escolha desses sujeitos para as entrevistas foi o de *bola de neve*. Assim sendo, ao entrar em contato com um dos atores do judiciário, solicitava-se a entrevista e esse indicava outro colega (ou juiz ou defensor ou promotor) que pudesse ser entrevistado. Foram realizadas 12 entrevistas: três juízes, três promotores; três defensores públicos e três advogados. Isso permitiu obter um ponto de saturação nas falas, e compreender os encaminhamentos da justiça para o tipo de crime estudado.

Além disso, uma pergunta sempre acompanhou o interesse sobre o tema: será que juízes e promotores de justiça possuem uma visão diferenciada em relação aos crimes de

homicídio no trânsito? Como pensam os atores que envolvem o judiciário sobre um crime que, mesmo previsto em lei, trouxe – à época de sua promulgação – uma série de controvérsias? Será que esse fato influencia as decisões sobre as penas? Ou ainda, será que eles permanecem – sem observar essas questões, apenas criando um sistema de responsabilização social pautado na "linha de montagem" das atividades a serem realizadas, como sugere Sapori (1995)?

As questões direcionadas a esses operadores do sistema de justiça criminal foram construídas com o propósito de se conhecer e esclarecer como funciona tal sistema, qual a percepção do sistema de justiça e o que é fazer justiça para os crimes de trânsito.

Ao privilegiar esses atores do Judiciário, procura-se verificar como se comportam diante das evidências apresentadas nos inquéritos e como são pronunciadas as sentenças para esses crimes. Mesmo sabendo que um promotor de justiça não precisa ter um inquérito nas mãos para que seja criado um processo, o caminho aqui é observar o trabalho dos atores a partir dessa peça (inquérito).

Os juízes, ao serem escolhidos como partes desse processo de conhecimento do Judiciário, são os que, de forma mais objetiva, trabalham com a ideia do que é justiça, ou seja, são aqueles reconhecidos pelo poder de decidir sobre a condenação ou absolvição dos sujeitos envolvidos no crime de trânsito.

No entanto, mais um ator dentro desse processo de entendimento do funcionamento do sistema de justiça criminal deve ser considerado: o advogado de defesa. Normalmente, é ele que, ao procurar as "brechas" da lei, ao conhecer os processos em suas especificidades, promoverá a defesa dos réus de acordo não apenas com as permissões da lei, como também irá, de muitas maneiras, procurar minimizar os efeitos do ato do condenado e até mesmo liberá-lo, provando a sua não-responsabilidade em relação ao ato de condenação. Dessa forma, o advogado de defesa do réu seria o personagem, fora os servidores públicos acima

citados, que auxiliará – com suas intervenções nas oitivas testemunhais, na defesa do réu de crimes de trânsito. Essa perspectiva vale também para os defensores públicos, uma vez que a presença deles (e dos advogados) durante o processamento, garante ao réu defesa dentro dos procedimentos legais. Porém, em relação à seleção dos entrevistados houve apenas um problema com os advogados que atuaram em processos criminais de trânsito: os que se dispuseram a falar apontaram que não são especialistas em casos de trânsito, mas advogam em defesa do réu ou da vítima. Ainda assim, as contribuições foram consideradas válidas para o entendimento do funcionamento do sistema de justiça.

Com esses procedimentos, foi possível analisar as informações sobre qual foi a justiça feita nos processos de crimes de trânsito baixados em 2006, cumprindo, a proposta de um estudo mais aprofundado sobre crimes de trânsito, ressaltando, conforme introduzido, os dois tipos criminais mais salientes, que são: homicídio culposo e dirigir embriagado.

6. A JUSTIÇA PARA OS CRIMES DE TRÂNSITO EM BELO HORIZONTE

Ao propormos o estudo sobre os crimes de trânsito, devemos compreender que parte dos dados que evidenciam a existência desse problema social são sistematizados pelos diversos segmentos do sistema de Justiça Criminal. Dessa maneira, o processo torna-se um elemento de estudo pertinente para que se possa entender quem são as vítimas e os autores de crimes de trânsito, como acontece e como os processos são julgados, qual o tempo gasto pela Justiça em processar os crimes. Além disso, as informações contidas nos processos dizem de como o sistema de Justiça funciona. Por exemplo, muito das tarefas do Judiciário ou da Polícia Judiciária estão expressas em datas de entrada e saída, de perícia, entrada no

Ministério Público, data de sentença, entre outras. Essas informações são indicativas dos trâmites de fluxo de administração do Sistema de Justiça.

A proposta é analisar as informações contidas nos processos que foram baixados em 2006. Procurou-se identificar as peculiaridades dos crimes de trânsito. Assim, apresentam-se as análises descritivas dos fatos, como sua localização, características das vítimas, dos réus, do processo e o tempo médio de tramitação das ações.

A escolha para a coleta das informações foi baseada em fluxo longitudinal retrospectivo, em que se colhem os dados contidos nos processos da data de encerramento dos trâmites na Justiça até a data do fato (RIBEIRO, 2009).

As informações ficaram dispostas em quatro divisões que irão orientar e organizar as descrições aqui apresentadas. Iniciamos pelo fato, ou acidente de trânsito, que contém maiores informações sobre o que aconteceu no acidente, os locais e horários em que mais incidem os crimes de trânsito. Em seguida, apresentamos as características das vítimas de trânsito, de acordo com as informações contidas nos Boletins de Ocorrências (BO), informações sobre a idade, sexo e condições de embriaguez que são importantes para caracterizar quem são as pessoas que morreram no trânsito. A terceira parte está relacionada aos réus de crimes de trânsito. As informações sobre os réus foram obtidas tanto nos BO’s, quanto ao longo dos processos. Nesse sentido, foram analisadas questões sobre as penas aplicadas, antecedentes criminais, além das características sociais como sexo, idade e escolaridade. Por fim, verificaram-se os dados sobre os processos que foram baixados no ano de 2006, inclusive o tempo médio de processamento dos crimes de trânsito, bem como número de testemunhas ouvidas nos processos, intervenções dos advogados, motivos de devolução dos processos à Polícia Judiciária.

Para melhor compreensão dos crimes de trânsito, além das informações de todos os tipos criminais que são julgados nas varas criminais, optou-se por apresentar dados dos

artigos 302 - homicídio culposo no trânsito, e 306 - crime de embriaguez ao volante. Destaca-se que muitas das informações sobre os fatos/acidentes, que são de responsabilidade da Polícia Militar, não permitiram muitas considerações, pois as informações não constavam nos Boletins de Ocorrência, o que dificultou a análise de muitas informações.

6.1 O acidente de trânsito: intencionalidade e crime ou evento aleatório?

Para que se possa estudar o crime de trânsito, optou-se, então, por compreender aspectos voltados para as características do acidentes de trânsito que se transformam em crime. Sendo assim, a tabela 3 apresenta algumas características dos acidentes de trânsito, tais como: local, horário de acontecimento do crime, tipo e número de veículos envolvidos.

Buscou-se, também, apresentar o tipo de acidente mais comum nos processos de crimes de trânsito. Ao estudar sobre os acidentes de trânsito as discussões tanto nacionais, quanto internacionais apontam que no Brasil o tipo mais comum de acidente de trânsito são os atropelamentos. Souza *et al*. (2007), ao analisar as tendências de acidentes de transporte terrestre, afirma que em países da África, Ásia e América Latina há a predominância de atropelamentos, principalmente, de idosos e crianças, que teriam maior dificuldade de locomoção ao atravessarem a rua. Essas informações são apresentadas também nos relatórios sobre acidentes de trânsito apresentados pela Organização Mundial de Saúde - OMS (2009).

Em relação aos atropelamentos, mostra dois aspectos bastante interessantes sobre as cidades brasileiras. De um lado, é indicativo de que somos um país com problemas estruturais econômicos e que ainda temos que amadurecer em relação ao desenvolvimento de vias seguras e aos aspectos voltados para a fiscalização e educação de condutores (VASCONCELLOS, 1993). Por outro lado, revelam que a estrutura da sociedade brasileira privilegia o veículo em detrimento do indivíduo, pois raramente nos referimos ao condutor

por trás do volante, e sim ao veículo que vem em nossa direção. É interessante notar que DaMatta (1981) afirma que a estrutura social brasileira é hierarquizada, isso é respaldado aqui quando observamos que a vida do pedestre é mais vulnerável do que a do condutor. Nesse sentido, nem é uma autoridade que é mais importante, mas o status do automóvel e por trás dele a condução de outro indivíduo que, ao possuir um bem, tem mais valor do que um transeunte. Gullo (1998) aponta que o veículo de transporte (moto, carro, iate) representa na sociedade contemporânea respeito, emoção e prazer que são típicos de uma sociedade de classe sociais

> que considera o status social ou posição determinada ou definida por critérios ou atributos sociais como fundamental para o reconhecimento do lugar em que indivíduos ou grupos se situam na hierarquia social, a associação do veículo com o status lhe confere importância fundamental (GULLO, 1998: p.114)

Por fim, o autor indica que em sociedades hierarquizadas, o meio de transporte individual, como o carro, adquire no imaginário coletivo uma força poderosa capaz de mover simbolicamente o indivíduo dentro das classes sociais. Isso reforça a idéia de que quem possui automóvel é mais importante do que os indivíduos que circulam a pé pela cidade[46].

TABELA 2
Distribuição percentual do tipo de acidente nos processos baixados em Belo Horizonte/MG - 2006

Tipo de acidente	Frequência	Percentual
Atropelamento sem vítima fatal	19	7,5
Atropelamento com vítima fatal	40	15,8
Abalroamento sem vítima fatal	78	30,8
Abalroamento com vítima fatal	14	5,5
Capotamento/tombamento sem vítima fatal	2	0,8
Capotamento/tombamento com vítima fatal	3	1,2
Choque contra alvo fixo (poste, muro, etc.	9	3,6
Outros	1	0,4
NSA (caso de dirigir sem habilitação ou embriagado	87	34,4
Total	253	100,0

Fonte: Crimes de trânsito em Belo Horizonte – Fundação João Pinheiro/2008.

[46] É possível que essa informação mude nos próximos anos, em função dos mortos em acidentes com motocicletas, que cresceram nos últimos anos, em especial, no ano de 2009.

Na tabela 2, observa-se que em Belo Horizonte essa realidade não é diferente, pelo menos nos processos pesquisados. Observa-se, nos dados levantados junto aos processos, que os tipos mais comuns de acidentes fatais são os atropelamentos, pois representam 15,8% dos acidentes, atropelamentos não fatais somam outros 7,5% seguido dos abalroamentos não fatais que representam 30,8%, os outros tipos de acidentes somam 8,6% das ocorrências.

6.1.1 Local e horário mais comuns dos crimes /acidentes de trânsito

Em relação aos horários de maior incidência de acidentes de trânsito e os dias da semana que em acontecem mais acidentes, alguns estudos (LADEIRA, 1995; BHTRANS, 1999) apontam os finais de semana (sexta, sábado e domingo) como os dias mais violentos e os horários da noite e madrugada como os mais perigosos. Isso acontece, porque os condutores sem a fiscalização cotidiana tendem a dirigir acima da velocidade de segurança e, com a diminuição do número de veículos circulantes nas ruas, no período noturno, as mesmas transformam-se em verdadeiras “pistas de corrida”.

De acordo com a tabela 3, os processos de crimes de trânsito apurados indicam que há incidência de acidentes ocorrendo em todos os horários, sem qualquer distinção. Entretanto, o horário que chama atenção é o compreendido entre 18h e 24h, ou seja, é à noite que os percentuais são mais altos. Na ocorrência de todos os artigos de crimes de trânsito que são julgados nas varas criminais, observa-se que 41,38% desses aconteceram nesse horário. Também o crime de homicídio culposo no trânsito apresentou maior incidência nesse horário, com 34%. Por fim, o crime de dirigir embriagado apresenta percentual mais alto nesse horário, com 44,74%. Somados os horários da noite e da madrugada, os processos de crimes de trânsito, incluindo os crimes em destaque aqui, têm percentuais mais altos, alguns como o

crime de dirigir embriagado com mais de 60% de incidência, indicando que esse horário, nos processos estudados, é o que concentra mais delitos de trânsito.

Tabela 3
Características dos crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

	Variáveis	**Todos os artigos**	**Artigo 302**
		N. obs Freqüência	N. obs. Frequência
	Tipo de via urbana	239 93,31%	50 78,00%
Características		**Hora do Fato**	
	Entre 06:01 e 12:00	232 16,81%	50 28:00%
	Entre 12:01 e 18:00	232 22,84%	50 26,00%
	Entre 18:01 e 24:00	232 41,38%	50 34,00%
	Entre 00:01 e 06:00	232 18,97%	50 12,00%
		Tipo de Veículo	
	Não motorizado	239 2,09%	50 4,00%
	Motocicletas	239 9,21%	50 2,00%
	Automóveis e caminhonetas	239 78,66%	50 60,00%
	Caminhões, vans, ônibus e micro-ônibus	239 8,37%	50 32,00%
Do delito	Outros	239	50 2,00%
		Número de veículos Envolvidos	
	Um	239 59,83%	50 76,00%
	Dois	239 37,24%	50 24,00%
	Mais que dois	239 2,93%	50 0,00%

Fonte: Crimes de trânsito em Belo Horizonte – Fundação João Pinheiro/2008.

Conforme a indicação da tabela 3, o local mais comum de acontecimento dos crimes de trânsito é a via urbana, que concentra 93,1% dos crimes, sendo que 59,83% envolveram apenas um veículo e outros 37,24% envolveram mais de um veículo. Os chamados acidentes complexos, que envolvem mais de dois veículos, foram pouco presentes nos processos estudados. Em relação aos crimes de homicídio no trânsito, 76% dos crimes tiveram apenas um veículo envolvido, reforçando que os atropelamentos são o tipo mais comum. Somente 24% dos crimes de homicídio no trânsito envolveram dois veículos. Em relação aos crimes de

embriaguez ao volante, observa-se que 57,86% dos crimes envolveram apenas um veículo; 39% envolveram dois veículos e somente 3,14% envolveram mais de dois veículos.

Outra informação relevante para o estudo dos crimes de trânsito é o tipo de veículo[47] que causou o acidente. As informações dos processos indicaram que automóveis e caminhonetas são os que mais aparecerem ligados aos crimes de trânsito. Quando se avalia todos os tipos de crimes de trânsito, 78,66% são causados por condutores que dirigiam automóveis e caminhonetas. Em relação aos crimes de homicídio no trânsito, 60% dos crimes foram ocasionados por condutores dessa categoria, enquanto que 88,68% dos crimes de embriaguez ao volante foram causados por automóveis e caminhonetas. Observa-se nos processos pesquisados uma baixa incidência de crimes causados por condutores de motocicletas. Nesse sentido, quando se avaliam todos os delitos de trânsito, 9,21% dos crimes são causados por essa categoria de veículo. Enquanto apenas 2% dos crimes de homicídio culposo no trânsito são causados por condutores de motocicletas e 7,55% dos crimes de dirigir embriagado são causados por condutores dessa categoria. Ressalta-se que para o crime de homicídio houve, ainda, 32% de condutores que guiavam veículos pesados ou de transporte, como vans, ônibus entre outros.

Percebeu-se, pelas informações contidas nos processos, que a maior incidência de crimes de trânsito verifica-se nas vias urbanas. Por isso, procurou-se mapear as informações referentes ao cometimento de crimes de trânsito na cidade de Belo Horizonte. A cidade está organizada em nove regionais que congregam uma infinidade de bairros. Dessa forma, com o propósito de verificar onde os crimes possuem maior incidência, elaboraram-se três mapas que apresentam as ocorrências dos crimes de trânsito. O mapa 01 apresenta os locais da cidade onde todos os tipos criminais de trânsito estão distribuídos. Percebe-se que a região

[47] Havia, de acordo com os BO's, grande quantidade de tipos de veículos, como por exemplo, retroescavadeira, caminhões, carroças entre outros. Para melhor caracterização da tabela, procurou-se agregar as informações da maneira apresentada para que ficasse mais fácil a compreensão.

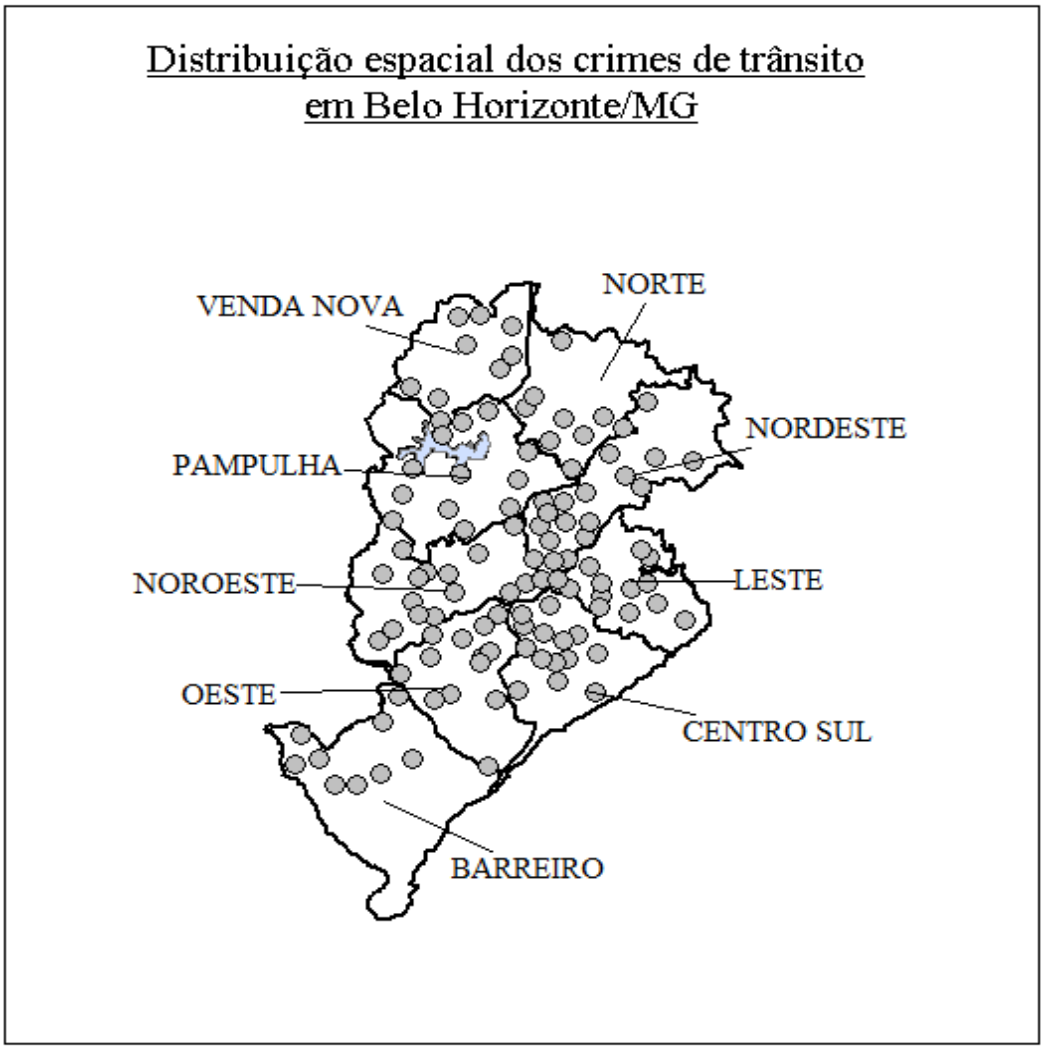
centro-sul, limite com a região leste, são as regiões da cidade que concentram o maior número de casos de crimes de trânsito.

O mapa 02 apresenta a comparação entre todos os tipos criminais e os crimes de homicídio culposo no trânsito. Compreende-se que os homicídios culposos no trânsito acontecem em toda a cidade, com uma distribuição semelhante àquela observada de todos os tipos de crimes de trânsito. Não por acaso, a região centro-sul é a que concentra maior número de casos de homicídios culposos nos trânsito, afinal é nela que circula um maior número de automóveis e pessoas.

Nesse sentido, a Prefeitura da cidade, por meio da BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A, elaborou o PACE – Plano de Circulação da Área Central, para melhorar a circulação de carros e ônibus nessa região, como embarque e desembarque de passageiros, e melhorar a segurança para pedestres na região interna da Avenida do Contorno[48].

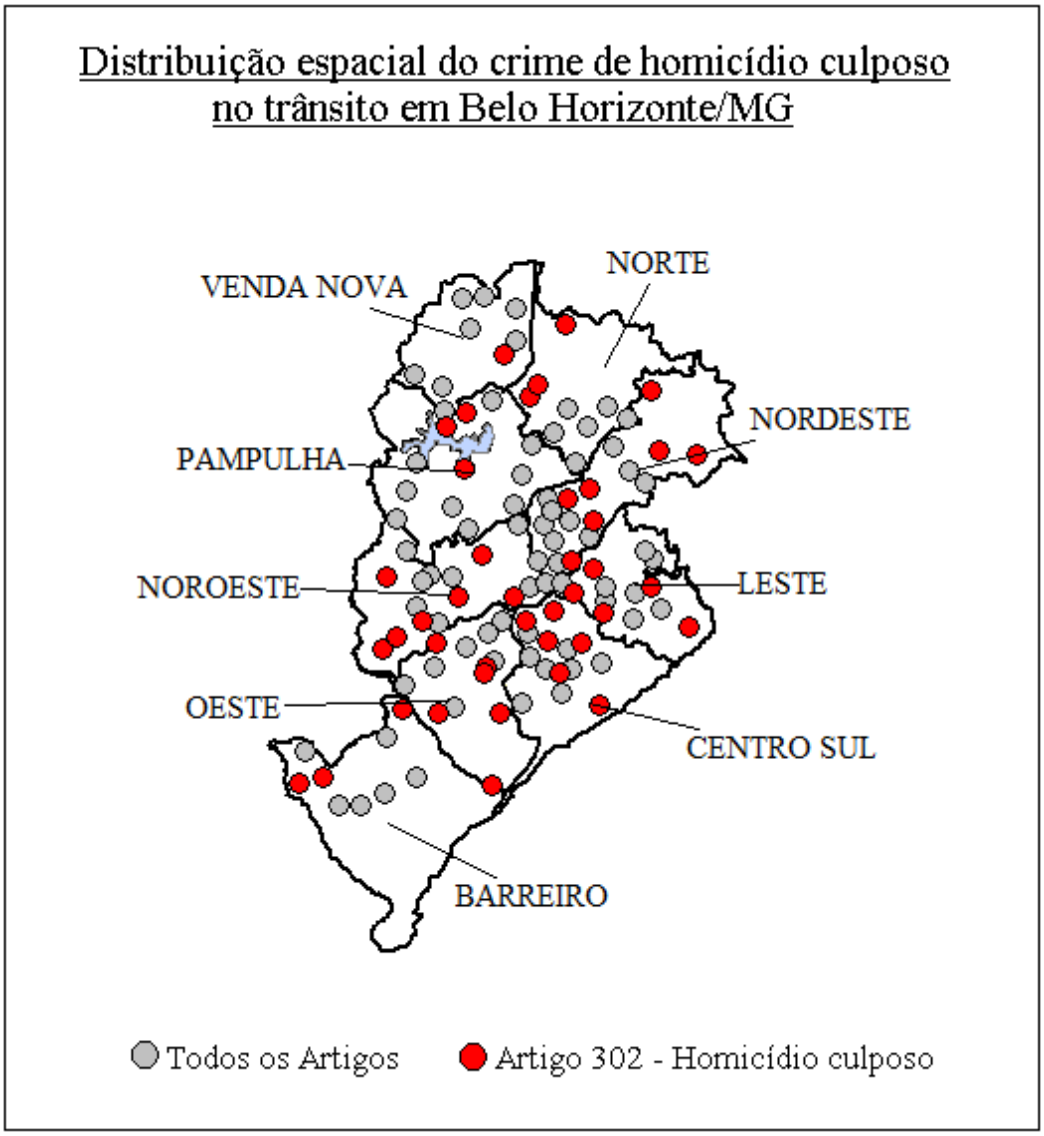
[48] Avenida que limita a região centro-sul da cidade de Belo Horizonte.

MAPA 1
Distribuição espacial dos crimes de trânsito em Belo Horizonte/MG



Fonte:Crimes de trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008

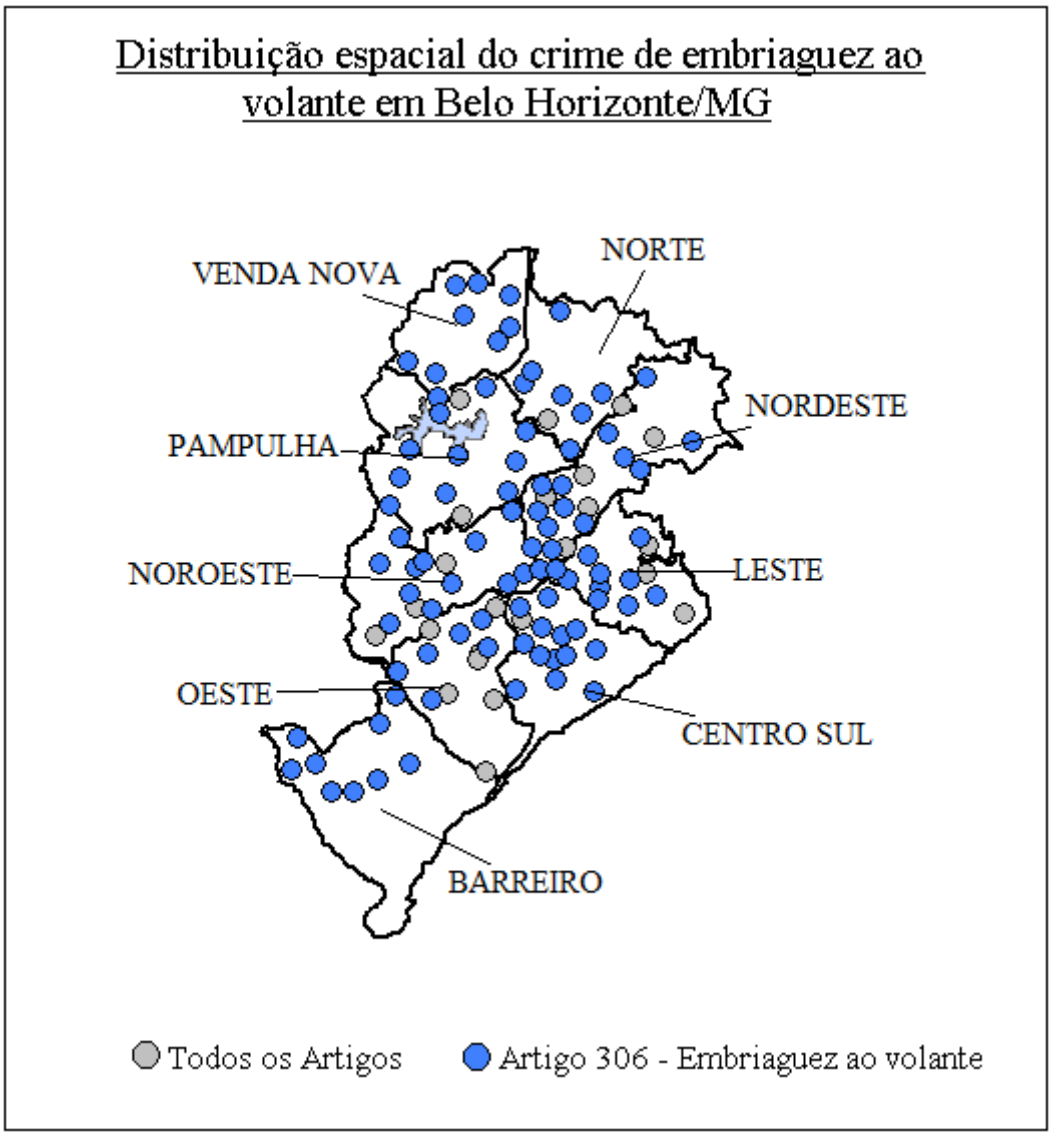
MAPA 2
Distribuição espacial do crime de homicídio Culposo no trânsito em Belo Horizonte/MG



Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte – Fundação João Pinheiro/2008

Por fim, o mapa 3 apresenta a comparação entre os crimes de trânsito e a incidência de crimes do artigo 306 – dirigir embriagado. Observa-se que os crimes estão bastante distribuídos, ou seja, ocorrem em toda a cidade. Na verdade, essa distribuição indica que em qualquer lugar da cidade corre-se o risco de ser autuado cometendo crime por dirigir embriagado.

MAPA 3
Distribuição espacial do crime de embriaguez ao volante em Belo Horizonte/MG



Fonte: Crimes de trânsito em Belo Horizonte – Fundação João Pinheiro/2008

6.2 Vítimas de crimes de trânsito: violência ou corresponsabilidade?

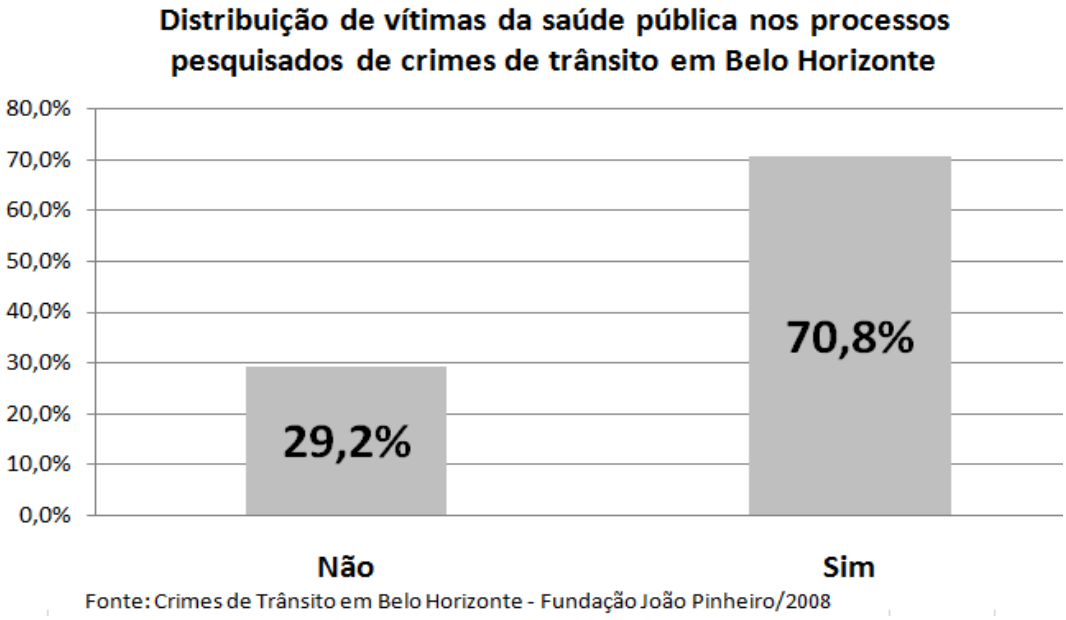
Pretende-se aqui compreender o perfil das vítimas de trânsito que estavam presentes nos processos criminais ocorridos em Belo Horizonte e baixados em 2006. É importante destacar que a escolha dos dois artigos criminais para estudo, artigo 302 e 306, traz uma distinção em relação ao estudo sobre as vítimas de crimes de trânsito. Há pelo menos dois artigos em que as vítimas de trânsito são efetivas, ou seja, pessoas que morrem no trânsito vítimas de crime. O CTB aponta que os artigos 302 - homicídio culposo no trânsito e Art. 303 – lesão corporal culposa –, são crimes com vítimas físicas, ou seja, foram pessoas que morreram ou ficaram lesionadas em função de um acidente automobilístico. As características da vítima são pertinentes, porque assim teríamos a informação de, sendo um acidente fatal, como e em quais circunstâncias esse fato ocorreu.

O art. 306 – dirigir embriagado –, é o que mais se destaca em relação às vítimas de trânsito, pois é um crime sem vítima física. Nesse caso, a vítima é considerada da Saúde Pública (incolumidade pública), ou seja, ninguém material, mas uma vítima em potencial, pois entende-se que o condutor (habilitado ou não) pode colocar em risco a sua própria vida e a de outras pessoas, cometendo o risco de dano potencial.

Quando o condutor é flagrado dirigindo embriagado ou sob influência de substância análoga ou, ainda, é suspeito de dirigir dessa maneira, o procedimento adotado pela polícia é o de conduzir o motorista ao Instituto Médico Legal, para que seja feito o exame de alcoolemia ou de uso de tóxicos. Ao se recusar fazer o exame, observam-se as condições clínicas do condutor, tais como: andar em ziguezague, fala enrolada, hálito alcoolizado, ou mesmo, se houver garrafas de bebidas alcoólicas no interior do veículo pode ser indício de que o condutor estava alcoolizado. Confirmada a suspeita, o condutor do veículo terá inquérito instaurado e, comprovada a infração, será levado a julgamento nas varas criminais.

Observa-se no gráfico 6 que 70,8% das vítimas são do tipo Saúde Pública e 29,2% são vítimas de outra natureza, fatais ou de lesão corporal culposa no trânsito.

GRÁFICO 6



Estudos realizados por Minayo (1994); Bastos, Andrade, Soares (2005); Souza *et al*. (2007) entre outros, apontam que jovens entre 14 e 29 anos são as maiores vítimas de trânsito no Brasil. No entanto, Souza *et al*. (2007) discute que, no Brasil, os dados sobre as características dos vitimados no trânsito são mal ou não preenchidos, o que dificulta os estudos sobre vítimas. Assim, as variáveis de raça/cor, idade, sexo e escolaridade apresentam graus variados de não preenchimento. Entre essas, a variável "escolaridade" foi a que apresentou pior percentual de não-preenchimento, com valor superior a 40% entre os anos de 2000 e 2003[49] [50]. Ao analisar os dados disponíveis sobre as vítimas de acidentes de trânsito, Souza *et al*. (2007) aponta que no Brasil, para o ano de 2003, a faixa etária que mais incidiu

[49] Encontrou-se o mesmo problema em relação às informações contidas nos processos de crimes de trânsito analisadas. O número de variáveis sem informação é muito grande o que prejudicou a análise de informações relevantes. Por exemplo, uma das indicações de perfil sócioeconômico de vítimas é o grau de escolaridade, que não foi possível analisar porque não havia número de casos suficientes para estudo.

[50] Nesse sentido as informações da tabela apresentada estão organizadas e são referentes ao número de observações dos casos contidas no banco.

nos acidentes de transporte foi entre 20 e 29 anos, representada por 27,1% das mortes para as vítimas do sexo masculino, seguida pela faixa etária entre 30 e 39 anos com 20,3%. Quando se observa a mesma informação para as vítimas do sexo feminino é a mesma faixa etária que incide sobre as vítimas mulheres, entretanto, os percentuais mudam: entre 20 e 29 anos são 19,2% e, entre 30 e 39 somam 14,4%.

A tabela 4 apresenta características das vítimas de crimes de trânsito nos processos baixados em Belo Horizonte em 2006 e ainda oferece uma divisão das características de vítimas para os dois crimes com maior incidência nos processos pesquisados. Observa-se que os dados dos processos de crimes de trânsito em relação à cor das vítimas, indicam que 62% das vítimas são "não–brancas" e 38% são "brancas"[51]. Já na comparação das informações sobre as vítimas de trânsito, para o artigo 302, nota-se que essa tendência se mantém, ou seja, as vítimas fatais de acidentes de trânsito e que resultaram em processo aproximadamente 40% são "brancas" e 60% são "não–brancas" A maioria das vítimas para todos os crimes é do sexo masculino (78,69%), para o crime de homicídio no trânsito aproximadamente 80% das vítimas são do sexo masculino e 20% do sexo feminino. Verifica-se que é a mesma tendência do estudo de Souza *et al.* (2007) para as vítimas do Brasil[52].

[51] Essa variável de brancos e não brancos foi criada para facilitar a análise. A Polícia Militar tem um leque de opções para classificar vítimas e autores que vão desde clara, moreno. A variável "brancas" foi criada com a soma de brancos, claros e amarelos e a variável "não branca" foi criada com a soma de negros, pardos e morenos. Muitas vezes, essas informações não são prestadas nos Boletins de Ocorrência, o que prejudica determinadas informações sobre vítimas e réus de trânsito.

[52] Em relação às vítimas constantes sobre o art. 306 o número de observações diz de duas vítimas físicas que estavam envolvidas no processo de crime de embriaguez, provavelmente porque houve a concorrência de mais de um artigo criminal de trânsito. Por exemplo, o autor pode ser indiciado por lesão corporal (art. 303) e por dirigir embriagado (art. 306). Nota-se que ambas as vítimas são casadas e do sexo masculino.

TABELA 4

Características das vítimas de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

	Variáveis	**Todos os artigos**		**Artigo 302**		**Artigo 306**	
		N. obs.	Frequência	N. obs.	Frequência	N. obs.	Frequência
Características	Cor: Não brancos	50	62,00%	43	39,53%	2	50,00%
	Sexo: Masculino	61	78,69%	49	79,59%	2	50,00%
	Estado civil: Casado	57	33,33%	46	36,96%	2	0,00%
	Sintomas de Embriaguez ou Drogas Sim						
		57	14,04%	47	17,02%	2	0,00%
Da vítima		**Idade**					
	De 0 a 18 anos inclusive	47	17,02%	35	8,57%	2	0,00%
	De 18 a 25 anos inclusive	47	17,02%	35	14,29%	2	50,00%
	De 25 a 30 anos inclusive	47	10,64%	35	8,57%	2	0,00%
	De 30 a 40 anos inclusive	47	17,02%	35	20,00%	2	50,00%
	40 anos ou mais	47	38,30%	35	48,57%	2	0,00%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte – Fundação João Pinheiro/2008

O estudo sobre os processos de crimes de trânsito indica que as faixas etárias das vítimas são diferentes daquelas encontradas nos estudos sobre vítimas de trânsito. Observa-se que, para o crime de homicídio culposo no trânsito, a faixa etária com maior incidência percentual foi acima de 40 anos, com 48,57%. É possível perceber que, a relação da idade das vítimas de crimes de trânsito para essa amostra, não condiz com as faixas etárias das vítimas de trânsito, indicadas por Souza *et al*. (2007). Ainda assim, o perfil essencialmente masculino prevalece. São homens casados, não brancos que, de acordo com os dados dos processos, são os mais vitimados em crimes de trânsito.

Destaca-se, na tabela 4, o nível de teor alcoólico de algumas vítimas de trânsito. Durante as entrevistas, alguns operadores do Direito indicaram que a responsabilidade pelo acidente poderia ser creditada a atitude da vítima que colaboraria no acidente. No entanto, mesmo algumas vítimas, inclusive de homicídio culposo, tendo apresentado teor alcoólico, a

grande maioria dos envolvidos nos processos estudados não apresentou sintomas de embriaguez. Dessa forma, observa-se na tabela 4 que, para todos os crimes de trânsito, 14% das vítimas apresentaram sintomas de embriaguez ou drogas e, para as vítimas de homicídio culposo no trânsito esse percentual foi de 17%.

6.3 Réus de crimes de trânsito

Os estudos sobre as pessoas que são condenadas ou que passaram pelo Judiciário no Brasil ainda são escassos, mas alguns clássicos brasileiros da área da Sociologia evidenciam que “indivíduos que possuem nível socioeconômico mais baixo são a matéria prima com que trabalham policiais, promotores, juízes e advogados criminais” Coelho (2005: p. 305). Os perfis dos criminosos variam de acordo com o tipo de crime cometido. Em um estudo sobre crimes e criminosos no Rio de Janeiro, Coelho (2005) aponta que, por exemplo, em crimes de estelionato, o nível educacional dos criminosos é mais alto do que a média dos outros tipos de crimes, pois se exige que o autor seja capaz de lidar com aspectos simbólicos de trocas, específicas do sistema bancário. Por outro lado, com as novas modalidades criminais criadas ao longo do tempo no Brasil, as discussões sobre o perfil vêm mudando, por exemplo, pouco se sabe sobre o perfil de criminosos de trânsito. Um dos objetivos do presente trabalho é conhecer o perfil dos envolvidos em crimes de trânsito para que se possa compreender quem são os réus desse tipo de crime.

Existe um entendimento entre os atores do sistema Criminal: há pelo menos dois tipos de criminosos no trânsito. O primeiro associado àquele que dirige veículos automotores por profissão e que estariam mais sujeitos aos eventos aleatórios do trânsito e, o segundo, os motoristas eventuais que são todos aqueles que possuem habilitação, ou seja, uma gama de

pessoas que cresce a cada dia, dado que no Brasil, a opção de transporte escolhida e incentivada é o automóvel ou motocicleta.

A necessidade de enquadrar sujeitos em rótulos sociais criou a figura do irresponsável no trânsito, um sujeito que bebe e dirige em alta velocidade, que põe em risco a todos os outros motoristas[53]. Isso aconteceu porque a imprensa veicula a imagem desse sujeito e mostra sempre os casos em que um condutor cambaleante aparece para dar declarações de que bebeu e dirigiu. De alguma forma, o entendimento em relação aos crimes de trânsito também apareceu nas entrevistas com os operadores do Direito e na opinião de uma das juízas entrevistadas. (ANEXOS) O perfil dos envolvidos em crimes de trânsito pode ser melhor definido pelo tipo de delito, do que por sua gravidade[54].

Apesar dos poucos processos pesquisados, e da não possibilidade de fazer generalizações sobre os réus de crimes automobilísticos, já é possível lançar algumas luzes sobre o perfil dos condutores que se envolveram em processos criminais de trânsito. Nesse sentido, percebe-se, na tabela 5, que 95,40% dos réus de todos os tipos criminais, baixados em 2006, são homens. Há, dessa forma, um predomínio de homens, inclusive, para o crime de homicídio culposo, 94%, e crime de embriaguez ao volante, 95,6%.

Em relação à raça, nota-se um percentual elevado de réus "não–brancos", pois para todos os crimes de trânsito julgados nas varas criminais, 56,55% pertencem a essa categoria. Segue-se essa tendência, também, para os crimes de homicídio, 69,04%, e crime de embriaguez, 51,58%. Também há um percentual elevado para réus casados em todos os

[53] Um exemplo desses rótulos pode ser mostrado na matéria de capa da revista Veja (edição 1619 de 12 de outubro de 1999) "Animais no volante: casos como o do jogador Edmundo mostram o que a justiça pode fazer contra a barbárie no trânsito".

[54] Depende do delito, porque cada tipo penal possui suas peculiaridades. Por exemplo: um indivíduo que pratica o crime previsto no art. 308, não tem o mesmo perfil daquele que, na direção do veículo, ocasionalmente, pratica os tipos dos arts. 302 e 303. *No caso do art. 308 o indivíduo, antes de tudo, não tem educação, não possui o senso mínimo de limite social, podendo ser uma pessoa exibicionista ou até mesmo desajustado mentalmente.* Nos casos dos arts., 302 e 303, qualquer pessoa normal, que dirige está sujeita a ser agente dos referidos tipos. (Juíza, junho, 2009 - grifo nosso)

crimes pesquisados, destacando-se o percentual mais alto para o crime de homicídio culposo no trânsito, em que 58% possuem esse estado civil.

Vimos que o preenchimento das estatísticas oficiais sobre vítimas de trânsito são precárias. Em relação aos réus não é diferente, mas algumas informações com melhor preenchimento, como por exemplo, o nível de escolaridade dos réus de trânsito pôde ser apresentado. Percebe-se, de acordo com a tabela 5, que a escolaridade é importante para evidenciar os crimes de trânsito, uma vez que, para ter habilitação, algum nível de escolaridade é preciso ter, pois se exige conhecimento e cognição para ter carteira de motorista no Brasil. Isso já um diferencial em relação a outros tipos de crime. Assim, conforme a tabela 5, 50,32% dos réus de crimes de trânsito têm ensino fundamental[55] e 21,66% têm ensino superior. Em relação ao crime de homicídio no trânsito, 32% têm ensino superior e 46% ensino fundamental.

No entanto, quando se estuda o perfil de criminalidade e violência no Brasil, tem-se em mente o perfil de agressor, frequentador das páginas policiais, jovens (entre 14 e 29 anos), negros ou pardos, moradores das periferias dos grandes centros. (cf. ZALUAR; NORONHA; ALBUQUERQUE, 1994). As características etárias encontradas nos processos pesquisados foram diferentes do que se apresenta para os réus de outros tipos criminais, como por exemplo, o crime de homicídio.

Em relação à idade dos réus nos processos de crimes de trânsito, o corte de idade foi acima dos 18 anos, idade legal em que se permite dirigir e, também, porque não houve incidência de réus com idade menor do que isso. No cometimento de qualquer tipo de crime de trânsito, mais uma vez, as faixas etárias com idades mais altas chamam atenção, tanto para todo tipo de crime de trânsito, quanto para o crime de homicídio ou de embriaguez ao volante.

[55] Nota-se que a informações foram construídas levando em consideração o ensino fundamental ou médio completo ou incompleto, da mesma maneira como preenchido pela Policia Militar na hora do registro dos dados sobre o réu

A faixa etária compreendida entre 30 e 40 anos e a seguinte, 40 anos ou mais foram as que apresentaram percentuais mais altos.

TABELA 5
Características dos réus de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

Características	Variáveis	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
		N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
do Autor	Cor: branca	168	43,45%	42	30,95%	108	48,15%
	Gênero: homem	239	95,40%	50	94,00%	159	95,60%
	Estado civil: casado	233	45,92%	50	58,00%	153	44,44%
	Autor fez exame de alcoolemia: Sim	239	50,63%	50	12,00%	159	71,07%
	Escolaridade						
	Analfabeto ou assina o nome	157	1,27%	28	0,00%	111	0,90%
	E. Fundamental incompleto e completo	157	50,32%	28	46,43%	111	49,55%
	E. Médio incompleto e completo	157	26,75%	28	21,43%	111	28,83%
	E. superior incompleto ou mais	157	21,66%	28	32,14%	111	20,72%
	Idade						
	de 18 a 25 anos inclusive	236	19,49%	50	8,00%	156	17,31%
	de 25 a 30 anos inclusive	236	12,71%	50	18,00%	156	11,54%
	de 30 a 40 anos inclusive	236	28,39%	50	30,00%	156	30,77%
	40 anos ou mais	236	39,41%	50	44,00%	156	40,38%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

Não apenas o perfil dos condutores que cometeram crimes de trânsito, mas também algumas peculiaridades ligadas ao delito cometido chamaram a atenção. Nesse sentido, apresentamos algumas dessas peculiaridades, como o consumo de álcool, o tipo de Carteira Nacional de Habilitação e os antecedentes criminais, importantes para o entendimento dos crimes de trânsito.

6.3.1 Álcool e direção: mistura perigosa

Uma das características que mais chamam a atenção tanto do público, quanto dos operadores da Justiça, é o consumo de bebidas alcoólicas associado ao ato de dirigir. Estudos apontam que essa combinação é fatal para o acontecimento de acidentes de trânsito (ROCHA, 1994; MARIN; QUEIROZ, 2000).

Nos EUA, as discussões sobre o consumo de álcool suscitaram medidas rígidas de controle contra condutores que assumem essa postura de risco na sociedade (GUSFIELD, 1969). Assim, a mobilização social em torno do problema de motoristas embriagados nos EUA, trouxe discussões que envolveram tanto o Governo, que criou leis mais severas para punir os responsáveis, quanto mobilizou a população a "combater" o problema.

No Brasil, a imprensa nacional tomou para si a guarda do problema público e as manchetes de jornais[56] indicam que questão de dirigir embriagado tornou-se um problema moral de monta. Em função disso, a criminalização das ações de trânsito tornou-se mais severa em nosso país, inclusive com o reforço ao combate à infração penal, que se instituiu como a "Lei Seca" em que o condutor não pode, definitivamente, ingerir bebida alcoólica e dirigir[57].

Quando se observa na tabela 5 os dados contidos nos processos de crimes de trânsito, verifica-se que pelos menos duas variáveis são importantes: o sintoma de alcoolemia e o pedido de exame de alcoolemia. Nesse sentido, a questão é se o réu fez o exame de alcoolemia, pois não interessava saber apenas se apresentava os sintomas, que são muitas vezes pautados na suspeição de que o condutor consumiu bebida alcoólica. 50,63% fizeram exame de alcoolemia, 12% dos condutores que cometeram homicídio culposo no trânsito fizeram o exame e 71,07% dos que cometeram o crime de dirigir embriagado fizeram o exame. Percebe-se que o crime mais grave, ou seja, o que envolve morte no trânsito, teve um percentual baixo de réus submetidos ao exame. Isso acontece, porque muitas vezes a preocupação num acidente de trânsito é atender a vítima e pouco se faz em relação aos

[56] Somente o site de notícias G1 - http://g1.globo.com/ possui mais de 300 notícias dos últimos dois anos com o tema álcool e direção. Quase todas as matérias envolvem questões sobre a lei seca ou apresentam condutores que se apresentam embriagados e estavam dirigindo

[57] Lei 11.705 de 11 de junho de 2008, conhecida como "Lei Seca". Com o CTB a permissão era que se poderia encontrar até, 0,06 g/l de álcool no sangue. No entanto com a Lei Seca esse limite não é mais permitido e a previsão é de 0,02g/l de álcool, ou seja, não se pode beber e dirigir.

procedimentos de investigação do crime[58]. Por outro lado, esperava-se que o percentual daqueles que cometeram o crime de dirigir embriagado fosse alto, pois esse é o crime específico que envolve aspectos morais da sociedade no seu controle.

É importante lembrar que os crimes analisados aqui foram cometidos antes da promulgação da "Lei Seca", ou seja, a vigência da lei é muito mais recente do que o cometimento. Na verdade, a lei veio como um reforço social ao controle que havia sido estabelecido com o CTB e que endurece as regras sociais na tentativa de diminuir o crime de dirigir embriagado, como se esse fosse o problema mais significativo em relação ao trânsito.

6.3.2 Crimes de trânsito: motoristas profissionais x motoristas convencionais

Outra questão sobre os processos de crimes de trânsito que foram estudados, é a presença maior ou menor de condutores que podem ser considerados como profissionais do trânsito. Essa questão tornou-se particularmente complicada, uma vez que não há especificação para determinadas profissões como motorista. Os taxistas dirigem proporcionalmente mais horas e deveriam ter treinamento especial em relação ao trânsito, mas possuem carteira B, aquela que os condutores convencionais também possuem.

A regulamentação da profissão fica por conta das secretarias municipais de trânsito e transporte. Em Belo Horizonte, é a BHTRANS – Empresa de transporte e trânsito de Belo Horizonte S.A, que organiza e fiscaliza as permissões para os taxistas dirigirem pela cidade. As especialidades ou treinamentos para a condução de táxis ficam por conta dos processos de burocratização vinculados ao município, por isso variam de lugar para lugar. Portanto não há

[58] Essa informação foi prestada, de maneira informal, por um atendente do Serviço de Atendimento Médico de Urgência – SAMU.

como especificar essa profissão somente pelos dados constantes sobre a Carteira Nacional de Habilitação.

Das categorias de habilitação duas podem ser consideradas como "profissionais"que é o tipo C, para conduzir caminhões e veículos de transporte e a categoria D, para os condutores de ônibus e veículos de transporte de passageiros, conforme o quadro 4.

QUADRO 4
Tipos de carteiras de Habilitação

Habilitação	Características
A	Para condutores de veículos de duas ou três rodas, que contenham ou não um carro lateral.
B	Para condutores de carros de passeio e outros veículos cujo peso não exceda a 3.500 kg e cuja lotação não ultrapasse a oito lugares, excluindo-se o motorista.
C	Para condutores de caminhões e veículos utilizados em transporte de carga com peso acima de 3,5 toneladas.
D	Para condutores de ônibus e veículos utilizados no transporte de passageiros.
E	Para condutores de veículos articulados com reboque ou semi-reboque, cujo peso ultrapasse a seis toneladas ou cuja lotação ultrapasse a 8 lugares, excluindo-se o motorista. Esta é a categoria para puxar traillers, independente do peso ou da lotação dos mesmos.

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro, 1998

Percebe-se na tabela 6, que nos processos de crimes de trânsito o percentual de crimes cometidos por condutores tipo A, que conduzem motos, é bastante baixo (4,71%) e que o cometimento de homicídio culposo no trânsito por esse tipo de condutor também é baixo (4,71%). Apesar disso, é muito comum as pessoas atribuírem o caos no trânsito aos motoqueiros, lembrando que a técnica de estudo aqui é o fluxo retrospectivo e que por isso, contém crimes cometidos antes do aumento do número de motos circulantes na cidade de Belo Horizonte.

Mesmo que o registro no BO não indique com clareza se o condutor é profissional ou não, procurou-se pela especificação profissional do réu indicar se o motorista é profissional. Nesse sentido para compreender melhor essa categoria de condutores, considerados profissionais, levou-se em consideração a profissão do réu[59] que estava preenchida no BO.

[59] Ao construir essa variável, levou-se em consideração a profissão do réu de trânsito; algumas profissões são francamente associadas ao ato profissional de direção veicular e outras considerou-se que o réu, pode mesmo que de forma legal (tendo

Dessa maneira foi criada uma nova categoria para que se pudesse perceber qual a relação desse condutor com os crimes de trânsito, por exemplo, a presença de sintomas de embriaguez ao volante, para condutores profissionais. Os dados indicaram que é baixo o percentual de motoristas profissionais que apresentaram sintomas de embriaguez (16,22%) e nenhum motorista profissional que tenha apresentado sintoma de embriaguez cometeu o crime de homicídio culposo no trânsito

TABELA 6
Distribuição do tipo de Habilitação dos condutores nos processos de crimes de trânsito baixados em 2006 - Belo Horizonte/MG

Tipo de Habilitação do Autor	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
Categoria A	170	4,71%	45	4,44%	111	3,60%
Categoria B	170	50,59%	45	37,78%	111	58,56%
Categoria C	170	5,88%	45	0,00%	111	8,11%
Categoria D	170	21,18%	45	35,56%	111	14,41%
Categoria E	170	1,76%	45	2,22%	111	1,80%
Mais de uma categoria	170	15,88%	45	20,00%	111	13,51%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

Verifica-se que os maiores percentuais de crimes de trânsito são dos motoristas que possuem carteira de habilitação tipo B, 50,59%[60]. Também alto é o percentual de homicídios culposos no trânsito cometido por condutores que possuem esse tipo de habilitação, pois 37,78% das mortes foram provocadas por motoristas com carteira B. Ainda, para os crimes de dirigir embriagado o percentual (58,56%) é alto para os condutores com esse tipo de carteira. Em relação à categoria profissional, nota-se que a categoria D possui percentual que chama a atenção. Para o cometimento de todos os crimes de trânsito, o percentual é de 21,18%, para o

passado por uma autoescola) guiar um veículo automotor ou de tração animal. Assim considerou-se, por exemplo: taxista, motorista, motoqueiro, operador de retroescavadeira, carroceiro, entre outros.

[60] Deve-se levar em consideração que esse pode ser o tipo de carteira mais comum. O DETRAN MG, não forneceu o número de habilitações por tipo. Apenas as informações que estão constantes no site da Instituição e apresentam a evolução das habilitações no estado de MG, do ano de 1999 a 2005. Disponível em: https://wwws.detrannet.mg.gov.br/detran/Estatisticas/CNH_emitidas_Evolução_H.htm. Acesso em: 20 de janeiro de 2010. Dessa maneira, inviabilizou outros testes estatísticos para a variável, como por exemplo, o teste de chi-quadrado, que poderia determinar se há relação entre tipo de habilitação e tipo de crime.

crime de homicídios culposo no trânsito o percentual é de 35,56% dos condutores e para o crime de embriaguez ao volante o percentual é de 14,41%.

Há um entendimento na sociedade de que os motoristas de modo geral, e em especial os condutores profissionais, devem ser aqueles que são mais bem treinados para guiar veículos e conduzir pessoas, e que por isso o nível de infrações e acidentes deve ser baixo[61]. De acordo com Almeida (1993), há sobreposição de problemas em relação aos acidentes que envolvem condutores profissionais, pois também são acidentes de trabalho. Um dos problemas em relação à questão de acidentes de trabalho é que, muitas vezes, os incentivos financeiros, ou simbólicos são usados em detrimento das condições de segurança.

Almeida (1993) aponta que a carga de trabalho de muitos condutores de ônibus, muitas vezes, é extremamente exaustiva o que pode levar ao cometimento de falhas no trabalho e, por isso, causam acidentes de trânsito. Outro estudo, realizado por Kume e Neri (2007) da Fundação Getúlio Vargas, aponta que motoristas profissionais, pessoas que se deslocam mais de uma hora no trânsito têm maiores chances de sofrem acidentes e morte.

6.3.3 O criminoso de trânsito: antecedentes criminais

O estudo de Marin e Queiroz (2000) apontou uma discussão interessante sobre comportamento agressivo e tendência a sofrer acidentes de trânsito. Suas discussões apontam diversos estudos internacionais que procuraram indicar outras causas, que não as já citadas, para o acontecimento dos acidentes de trânsito, quase todas associadas ao comportamento

[61] Deve-se ressaltar que o Brasil é um dos poucos países que fazem teste psicologia para se obter a CNH. No entanto as propostas de educação para o trânsito e prevenção de acidentes, inseridas no bojo da lei de trânsito (CTB), propõe maior treinamento e inserção de profissionais psicólogos no treinamento de condutores (Alchieri; Silva; Gomes, 2006).

agressivo do condutor. Foram várias definições e conclusões sobre a associação entre comportamento inadequado no trânsito e causas de acidentes. Numa delas, Marín e Queiroz (2000: p.12) apontam que

> As ocorrências de AT concentram-se em um grupo pequeno dos condutores. Pesquisa na Alemanha observou que 9% dos condutores eram responsáveis por 40% dos acidentes (KAISER, 1979). Meyer & Jacobi (1961, *apud* MIDDENDORF, 1976), em levantamento de 145.000 atas de companhias seguradoras, observaram que:
>
> a) os acidentes do trânsito se qualificam como infrações culposas ou premeditadas contra os regulamentos de trânsito mais simples e, em geral, acontecem em circunstâncias cotidianas de trânsito. Parte dessas infrações levam, inevitavelmente, a acidentes;
>
> b) as motivações internas de erro humano observadas são: dificuldades ou falta de disposição para a obediência às normas jurídicas do trânsito.

Essa perspectiva de explorar o comportamento agressivo de condutores aponta para outras características de condutor, por exemplo, condutores jovens seriam mais predispostos aos acidentes de trânsito por ter mais disposição ao risco e a alta velocidade.

Outra maneira de entender o comportamento de condutores no trânsito é por suas características de desvio social. Usa-se o termo desvio como concepção sociológica, “a infração de alguma regra socialmente aceita” (BECKER, 2008: p. 21). Segundo Becker (2008), as regras sociais infringidas constituem um desvio. Ao autor do desvio se impõe o rótulo de desviante e que é aplicado com sucesso quando as pessoas conseguem reconhecer o comportamento inadequado aos padrões sociais impostos. De acordo com Becker (2008: p. 22), “como o desvio é, entre outras coisas, uma consequência das reações de outros ao ato de uma pessoa, os estudiosos do desvio não podem supor que estão lidando com uma categoria homogênea quando estudam pessoas rotuladas de desviantes”.

Há mais de uma categoria de desvio dentro da categoria dos crimes de trânsito. Podemos reconhecer essas categorias quando analisamos os antecedentes criminais dos

autores que podem indicar, entre outras coisas, que o desvio a regra social do trânsito não é um evento ao acaso, como não são aleatórios os acidentes de trânsito.

TABELA 7
Distribuição dos antecedentes criminais do autor nos processos de crimes de trânsito baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

Antecedentes	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
Criminais do Autor	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
de qualquer natureza	236	47,88%	49	24,49%	157	56,69%
no trânsito	224	25,45%	43	16,28%	153	28,10%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

Percebe-se que, em relação aos processos estudados, 47,81% dos condutores apresentaram antecedentes criminais de qualquer natureza em relação a todos os crimes de trânsito. Ao observar os crimes de homicídio culposo no trânsito, 24,49% dos condutores apresentaram antecedentes criminais e apenas 6,5% dos condutores apresentam antecedentes criminais para o artigo 306 – dirigir embriagado.

Em relação ao crime de homicídio culposo no trânsito, 16,28% dos condutores apresentaram antecedentes criminais no trânsito e para os de crimes de embriaguez ao volante, 28,18% possuíam antecedentes.

Um dos cruzamentos de dados sobre os antecedentes criminais procurou verificar se os motoristas profissionais possuíam também antecedentes criminais de trânsito. Os dados revelaram que 6,7% dos motoristas profissionais apresentaram antecedentes. O percentual aumenta um pouco em relação aos antecedentes para os crimes de homicídio no trânsito, em que 11,62% dos condutores apresentaram antecedentes criminais e 6,5% dos condutores apresentaram antecedentes em relação ao crime de dirigir embriagado. Essa informação revela que, nos processos estudados, alguns sujeitos cometeram crimes de trânsito mais de uma vez,

ou seja, são reincidentes. Não por acaso são motoristas profissionais que trabalham com a condução de veículos de maneira sistemática.

Não se descarta a proposição de alguns estudos indicados por Marin; Queiroz (2000)[62] sobre a maneira como determinados indivíduos se comportam no trânsito gerando transtornos. Os estudos indicam que homens são mais propensos a desvios comportamentais no trânsito do que mulheres e, alguns testes realizados nesses estudos, indicam os adolescentes como sendo mais propensos à direção insegura[63].

Assim, o estudo do desvio social associa-se a questão das penalidades impostas aos sujeitos que cometeram crimes de trânsito, pois segundo Becker (2008), a maneira como vai ser tratado o desvio depende de quem comete e de como a sociedade reage ao desvio cometido. Dessa forma, alguns crimes são considerados mais graves e seus autores rotulados como irresponsáveis e perigosos no trânsito. Normalmente, os irresponsáveis e perigosos no trânsito são aqueles que dirigem embriagados, com alta velocidade e matam. Em outros crimes de trânsito, esse rótulo não é utilizado e o autor do crime de trânsito é apenas um desafortunado que foi pego pelo sistema de fiscalização do trânsito.

6.3.4 Penalidades impostas aos réus de crimes de trânsito

Uma das questões em relação aos crimes de trânsito, diz respeito à punição dos criminosos de trânsito. Uma matéria jornalística sobre os crimes de trânsito[64], aponta que, antes do CTB, eram muito comuns frases como: “ninguém deve ir preso por crime de

[62] Alguns estudos citados foram realizados em seguradoras, outros por meio de aplicação de *Survey* a candidatos a carteira de habilitação e acompanhamento posterior do comportamento no trânsito, outros ainda foram realizados com condutores de transporte público, revelando que esses são mais irritados, buzinam mais e mais propensos a acidentes de trânsito.
[63] Os autores citam os estudos de Kaiser (1979) e Willians & Carlesen (1989).
[64] Revista Veja n. 1619 de 13 de outubro de 1999.

trânsito"[65]. Essa percepção de que o trânsito é impune está mais associada à ideia de que o esse tipo de crime não coloca atrás das grades todo e qualquer infrator e "criminoso" do trânsito e de que as leis não são levadas a sério em nosso país (DAMATTA, 1981).

Numa tentativa de corrigir essas distorções em relação ao trânsito, as penas tornaram-se mais rigorosas a partir da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro. De acordo com a tabela 8, pode-se perceber a incidência do tipo de crime e a pena prevista para os réus de trânsito. Observa-se que as definições dos crimes em que a pena é uma multa ou detenção de seis meses a um ano têm sua responsabilidade apurada pelos Juizados Especiais Criminais, ou seja, são considerados de menor potencial ofensivo. Percebe-se que o crime com maior pena é o homicídio culposo, já que esse tem os agravantes que podem elevar a pena até oito anos de detenção.

TABELA 8
Punição prevista para os crimes de trânsito – CTB

Exemplo de crime de trânsito	Pena prevista	Artigos penais
Afastar o condutor do veículo do local do acidente; violar a suspensão de dirigir; participar de corrida, disputa, competição na via pública; dirigir sem a permissão de dirigir; permitir, confiar a direção do veículo automotor à pessoa inabilitada; trafegar em velocidade incompatível com a segurança (escolas, hospitais, logradouros estreitos, entre outros); alterar o local do acidente.	Detenção de 6 meses a 1ano, ou multa.	Art. 304, Art. 305, Art. 307, Art. 308, art. 309; art. 310; art. 311; art. 312
Homicídio culposo no trânsito	De 2 a 4 anos de detenção e suspensão do direito de dirigir	Art. 302
Quando o motorista que praticar homicídio culposo estiver embriagado ou sob efeito de entorpecentes, não possuir habilitação, atropelar uma pessoa na faixa de pedestre ou na calçada, cometer homicídio culposo e deixar de prestar socorro.	De 4 a 8 anos de detenção	Art. 302
Lesão culposa no trânsito	6 meses a 2 anos de detenção e suspensão ou proibição do direito de dirigir	Art. 303
Dirigir embriagado ou sob efeito de substância análoga	6 meses a 3 anos de detenção e suspensão ou proibição do direito de dirigir	Art. 306

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro (2000)

[65] Referente a um desembargador do Paraná, que fez um estudo sobre as penas aplicadas aos crimes de trânsito, indicando que, antes do CTB, quando havia pena era leve e que era um consenso de que criminoso de trânsito não deveria ir para a cadeia.

As discussões sobre as penas aplicadas aos crimes de trânsito sempre foram ponto de polêmica no Brasil. De acordo com Jesus (2006), aqueles que são favoráveis à utilização do CTB para punir os criminosos do trânsito, criticam que o problema fundamental de julgar de acordo com o Código Penal é que punir os delitos de trânsito como culposos significa penas muito leves para os agentes e cabem penas restritivas de direitos, na maioria dos casos. Com as mudanças trazidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, movidas pela necessidade de modernização e pela opinião pública, as penas tornaram-se, em tese, mais duras. Mesmo porque, os embates em relação à distinção entre dolo eventual e culpa consciente são muito complexos.

Segundo Jesus (2006), é necessária a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente, especialmente no que concerne aos crimes de trânsito. O juiz brasileiro tem decidido apenar, como crimes dolosos de trânsito, aqueles nos quais os motoristas matam outros no trânsito e ainda, dirigiam embriagados, em alta velocidade, ou seja, colocando em perigo a vida de pedestres ou outros condutores, por sua conduta demasiadamente displicente, caracterizando o dolo eventual. Por outro lado, a culpa inconsciente existe quando o agente não prevê um resultado que é perfeitamente previsível. Não há conhecimento efetivo do perigo que sua conduta causará para o bem jurídico alheio.

O estudo sobre crimes relacionados ao trânsito em Portugal, aponta que são crimes com altos índices de condenação, pois a legislação daquele país reforça que atos de homicídio negligente associado ao consumo de álcool e dirigir sem habilitação são atos graves que devem ser punidos com pena de prisão (SANTOS *et al*.,1996). As penas são altas (inclusive com a prisão) e também a taxa de condenação tornou-se, ao longo do tempo, uma solução para recuperar os valores sociais considerados importantes – “os valores em jogo são, nestes casos, os valores tradicionais da propriedade, liberdade e vida” (SANTOS *et al.*, 1996: p.369).

E no Brasil, como as penas são aplicadas ao crime de trânsito? Sabe-se que antes do Código de Trânsito Brasileiro as penas aplicadas aos delitos de trânsito eram pautadas no Código de Processo Penal e levavam em consideração as penas dos crimes culposos[66]. No entanto, com a legislação de trânsito isso mudou e a tendência é de se aplicar as penas de acordo com a tabela 8.

A tabela 9 indica as penas que foram aplicadas aos réus de trânsito, nos processos baixados em 2006. Dessa forma, observou-se que a pena prevista para homicídio culposo no trânsito, de acordo com o CTB, é a detenção de dois a quatro anos e suspensão ou proibição de obtenção de CNH - Carteira Nacional de Habilitação.

TABELA 9
Distribuição das penas aplicadas aos autores de crimes de trânsito nos processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

Características	Penalidade Imposta					
	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
Pena Pecuniária	99	32,33%	15	0,00%	71	38,03%
Detenção em regime aberto	99	3,03%	15	0,00%	71	4,23%
Detenção em regime fechado	99	2,02%	15	0,00%	71	1,41%
Pagamento de cestas básicas	99	12,12%	15	0,00%	71	15,49%
Absolvido	99	1,01%	15	6,67%	71	0,00%
Suspensão da CNH	99	13,13%	15	40,00%	71	8,45%
Transação Penal	99	2,02%	15	6,67%	71	1,41%
Pena não restritiva	99	4,04%	15	6,67%	71	1,41%
Proibição de obtenção de CNH	99	7,07%	15	6,67%	71	8,45%
Prestação de serviços comunitários	99	6,06%	15	0,00%	71	7,04%
Pagamento das custas processuais	99	16,16%	15	33,33%	71	12,68%
Apresentar-se a Secretaria da Vara	99	1,01%	15	0,00%	71	1,41%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

Nesse aspecto, a pena mais comum aplicada aos réus do art. 302 – homicídio culposo no trânsito, é a suspensão de CNH, já que 40% dos réus obtiveram essa pena. Nota-se que há

[66] Por exemplo, se uma pessoa atropelasse e matasse alguém no trânsito, seria enquadrado no art. 121. 121, § 3º (homicídio culposo) ou se ferisse alguém seria enquadrado no art. 126, § 6º (lesão corporal culposa)

uma diferença entre suspensão de CNH e proibição/cassação de CNH. Ao consultar o CTB (2000), para compreender melhor essa distinção entre uma e outra categoria de penalidade, observou-se que a suspensão de dirigir é válida no período de um a três meses, imputada pelo juiz. Na cassação de CNH, é mais longo o tempo em que o condutor não poderá dirigir, pois tendo sido cassado o direito, esse valerá por dois anos. Vencido esse prazo, o condutor poderá habilitar-se novamente. Outros 33,33% tiveram, como pena, apenas que arcar com os custos processuais.

Observa-se na tabela 9 que, nos processos baixados no ano de 2006, pode-se perceber que as penas aplicadas aos crimes de trânsito variaram entre a pena pecuniária e apresentação à secretaria da vara criminal[67]. Quando foram considerados todos os tipos criminais de trânsito, 32,33% das penas resultaram em pena pecuniária, ou seja, multa reparatória. Em relação à pena de prisão, 5,05% dos crimes de trânsito tiveram essa pena (3,03% em regime aberto e 2,02 em regime fechado). A pena alternativa de pagar cestas básicas foi aplicada a 12,12% dos réus de crimes de trânsito, sendo que 15,49% dos réus que cometeram o crime de beber e dirigir tiveram essa pena.

Outra pena alternativa é a prestação de serviços à comunidade, que é bem menos utilizada do que a pena pecuniária para os crimes. No caso do crime do art. 306 - beber e dirigir, 7,04% dos réus tiveram que prestar serviços à comunidade e 38,03% tiveram que pagar pena pecuniária. Observou-se nas audiências, que esse tipo de pena, oferecida como transação penal[68], era preferida pelos réus de crime de dirigir embriagado. No caso de aceitação da transação penal, o juiz designava um local (por exemplo, lar de idosos, casa para crianças carentes) que receberia o valor e o réu depositava o dinheiro, normalmente calculado em salários mínimos. Desde o ano de 2006, o entendimento é que o réu, especificamente de

[67] Essa questão era aberta no instrumento de coleta de dados, ou seja, deveria ser preenchida, de acordo com a pena imputada ao réu, para que se pudesse compreender quais as penas aplicadas aos crimes de trânsito.

[68] Acordo oferecido pelo Ministério Público, que de acordo com o art. 76 da Lei 9.099 diz que "Havendo representação ou tratando-se de crime de ação penal pública incondicionada, não sendo caso de arquivamento, o Ministério Público poderá propor a aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multas, a ser especificada na proposta".

crime de dirigir embriagado, deve passar por um curso de reflexão sobre sua atitude no trânsito[69].

O que se pode perceber em relação às penas de crimes de trânsito é que ainda são brandas diante da gravidade com que são tratadas as informações sobre os acidentes de trânsito, já que a Justiça ainda trata delitos de trânsito como fatalidade provocada pelo destino e, não, por responsabilidade de quem estava ao volante. As penas são brandas, os processos costumam ser longos. Mesmo com a sentença pronunciada ainda cabem os recursos. Isso permite a ideia de impunidade nos casos de homicídio culposo no trânsito. Associa-se, ainda, a essa ideia o reconhecimento do senso comum de que ninguém vai preso quando comete crime de trânsito, mesmo quando o crime é de homicídio culposo. As penas aplicadas aos réus desses crimes, nos processos baixados no ano de 2006, não implicaram, como o senso comum gostaria, prisão ou mesmo numa "punição severa". Por outro lado, o entendimento de alguns magistrados, quando formam seu convencimento e diante do estudo da doutrina Jurídica é que determinadas atitudes no trânsito devem ser tratadas como homicídio doloso no trânsito. Entretanto, esses casos ainda não foram estudados aqui e não há parâmetros para compará-los.

[69] Acordo que foi firmado com a CEAPA – Central de Penas Alternativas – da SEDS, Secretaria de Defesa Social do Estado de Minas Gerais. O entendimento entre o Sistema de Justiça e a SEDS é que o réu de crime de embriaguez no trânsito precisa refletir sobre a sua atitude, o risco que correu e colocou a vida de outras pessoas. Dessa maneira a pena consiste em frequentar durante nove sábados, encontros programados em quatro horas, com temas que discute a atitude de dirigir embriagado e as consequências.

6.4 O processo: aspectos da administração da Justiça para os crimes de trânsito

O trabalho realizado pelos operadores do sistema de Justiça Criminal pode ser compreendido quando observamos os dados contidos nos processos que foram pesquisados. Esses também revelam sobre a cultura Jurídica que é desenvolvida nos Tribunais brasileiros.

Nesse sentido, muito do trabalho realizado pelos operadores de Justiça é representado pelas idas e vindas constantes para que o crime seja solucionado. Começa com o primeiro registro no BO e termina quando o processo é baixado. Nesse ínterim, muito do trabalho administrativo que é realizado, tanto da polícia, quanto da Justiça são os carimbos do ingresso e saída do processo nas repartições judiciais. São muitas oitivas das testemunhas na polícia e no judiciário até que o juiz forme seu convencimento e impute a pena ao réu ou infrator de trânsito.

A tabela 10 apresenta alguns desses trâmites em relação à parte processual do fluxo de administração da Justiça. Dos processos analisados, 96,22% iniciaram com inquérito policial, dado que sua natureza requer uma investigação para a solução dos crimes. Percebe-se que, 94,56% dos processos tiveram algum tipo de perícia policial e que apenas 10% dos processos retornaram à polícia para alguma investigação.

TABELA 10
Características dos processos de crimes de trânsito baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

Características	Variáveis	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
		N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
do Processo	Houve Inquérito Policial: Sim	238	96,22%	50	100,00%	158	100,00%
	Solicitação de Perícia na fase Policial: Sim	239	94,56%	50	100,00%	159	98,74%
	Devolução do Processo pelo Ministério Público: Não	239	89,96%	50	80,00%	159	94,34%
	Processo foi para a segunda Instância: Não	236	87,29%	50	66,00%	156	92,31%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

É possível observar ainda, que 87,92% dos processos com todos os crimes de trânsito não foram para segunda instância, ou seja, foram resolvidos em primeira instância. Em relação aos crimes de homicídio culposo no trânsito 66% não foram para a segunda instância e 92,31% dos crimes de embriaguez ao volante foram resolvidos em primeira instância.

Esses processos normalmente regressam para algum tipo de investigação ou melhoria da qualidade da informação sobre o crime de trânsito. O crime que mais exige esse tipo de retorno são os crimes de homicídio culposo no trânsito, por demandar mais especificações sobre o ocorrido. Dessa forma, os processos são devolvidos para que pontos obscuros da investigação sejam esclarecidos ou para que se possam ouvir mais testemunhas do fato.

Quando são considerados todos os crimes de trânsito, 41,67% representam as devoluções dos processos e 33,33% das devoluções são para esclarecer pontos da investigação. Em relação aos crimes de homicídio culposo no trânsito, 50% dos processos são devolvidos à polícia para que se possam esclarecer pontos da investigação e 30% são devolvidos para que seja possível ouvir mais testemunhas. Para o crime de dirigir embriagado, o percentual de audição de testemunhas é o mais alto, 77,78% dos crimes voltam para a polícia por esse motivo. (TABELA 11)

TABELA 11
Motivo de devolução do inquérito para a Polícia

Motivo da devolução do Inquérito para a Polícia	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
Esclarecer pontos da investigação	24	33,33%	10	50,00%	9	11,11%
Completar documentação (incluir exames)	24	8,33%	10	10,00%	9	-
Esclarecer afirmações de laudos ou exames	24	8,33%	10	10,00%	9	-
Solicitar novos exames e laudos	24	4,17%	10	-	9	-
Ouvir mais testemunhas	24	41,67%	10	30,00%	9	77,78%
Outros	24	4,17%	10	-	9	11,11%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

Contudo, há problemas em relação ao processo de ouvir as testemunhas, que influenciam no tempo de processamento dos fatos e no convencimento do juiz. Como os processos são demorados para serem processados, a memória do fato vai diminuindo ao longo dos anos. Ressalta-se que, durante o tempo de observação das audiências nas varas criminais, foi possível perceber pelo menos dois problemas decorrentes desses caminhos do processo pelo fluxo de Justiça e que ambos estão relacionados ao testemunho. O primeiro problema é o sistema Judiciário localizar as testemunhas ou mesmo o réu de crime de trânsito. O segundo é o problema das testemunhas se lembrarem dos fatos com clareza. Em algumas audiências assistidas, era comum a testemunha dizer que não se lembrava mais se o autor estava em alta velocidade ou quais eram as condições de acontecimento do acidente de trânsito, dado o tempo que se demora a ouvi-las em juízo, ou ainda, dizer que foi uma fatalidade.

Para ilustrar essa dificuldade, houve um caso, relatado pela escrivã de uma das varas criminais, em que o jovem que estava sendo processado por homicídio culposo no trânsito, na verdade não sabia se estava mesmo conduzindo o veículo em que estava com mais três amigos. O jovem havia sofrido múltiplos traumas, tendo passado longo tempo em Unidade de Tratamento Intensivo - UTI e não se lembrava do acidente, de quem estava guiando o veículo

(os outros amigos haviam morrido no acidente). Ainda assim, o inquérito havia apontado que o jovem seria o responsável pelo acidente e réu de crime de homicídio.

Por outro lado, observou-se nas audiências que, para a formação do convencimento do juiz em imputar uma pena ao réu, dois aspectos são relevantes: as oitivas testemunhais e as intervenções dos advogados/defensoria pública. Nesse sentido, a quantidade de testemunhas que viram o acidente acontecer é revelador sobre a responsabilidade, ou não, do réu. Quanto maior o número de testemunhas, menor o impacto do esquecimento do que aconteceu na hora do fato. Além disso, uma hipótese era de que um acidente de trânsito, por acontecer na via pública, teria um número considerável de testemunhas.

TABELA 12
Distribuição do número de testemunhas e número de testemunhas ouvidas em juízo nos processos de crimes de trânsito baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

Variáveis	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência	N. obs	Frequência
Número de Testemunhas						
Nenhuma	161	1,86%	46	0,02%	65	4,61%
Uma	161	23,60%	46	17,39%	65	35,38%
Duas	161	30,43%	46	30,43%	65	33,85%
Três	161	14,91%	46	13,04%	65	13,85%
Quatro	161	8,70%	46	13,04%	65	3,08%
Mais que quatro	161	20,50%	46	26,08%	65	9,23%
Testemunhas ouvidas em Juízo						
Nenhuma	170	37,65%	49	2,03%	101	59,41%
Uma	170	16,47%	49	12,25%	101	13,86%
Duas	170	14,12%	49	14,29%	101	10,89%
Três	170	14,71%	49	32,65%	101	7,92%
Quatro	170	6,47%	49	12,25%	101	2,97%
Mais que quatro	170	10,58%	49	26,53%	101	4,95%

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

Por outro lado, procurou-se saber quantas testemunhas foram ouvidas nos processos de crimes de trânsito, principalmente em juízo. Em alguns crimes não é necessária a presença de testemunhas em juízo, pois são crimes em que somente a presença do documento ou mesmo da perícia técnica são provas contundentes de que o réu não agiu em conformidade com a lei. Assim, 37,65% dos processos, em que constam todos os artigos criminais de trânsito, não

tiveram testemunha presente; 16,47% tiveram apenas uma testemunha, e 10,58% tiveram mais de quatro testemunhas. Em relação aos crimes de homicídio culposo no trânsito[70], em que as testemunhas são importantes os percentuais são bem diferentes, já que os processos em que havia apenas uma testemunha somaram 12,25%; 32,65% dos processos tiveram três testemunhas e 20,53% dos processos tiveram mais de quatro testemunhas para o fato e foram ouvidas em juízo.

Os crimes de embriaguez ao volante representam um caso típico em que a perícia é suficiente para provar a responsabilidade do réu. Dessa forma, 59,41% dos processos não tiveram nenhuma testemunha do fato; 13,86% dos processos tiveram apenas uma testemunha; enquanto que 10,89% dos processos tiveram duas testemunhas. Observa-se que 7,92% dos processos tiveram três testemunhas e os processos que tiveram quatro testemunhas foram 2,97%.

6.5 O tempo para os crimes de trânsito

A impunidade tem sido medida pelo tempo de processo que o sistema Judiciário leva para julgar os conflitos sociais (SVEDAS, 2001). Nesse sentido, há um tempo legal estabelecido pelo Código de Processo Penal que prevê o tempo de tramitação dos processos criminais. Sabe-se que esse tempo não é possível de ser seguido em função de uma série de problemas que retêm o fluxo de administração da Justiça. Parte desses problemas é percebida pelos operadores da Justiça, mas muitas vezes não tem como minimizar os efeitos, pois há questões que fogem à alçada de solução, visto sua dificuldade, e que interferem no tempo de andamento do processo. Por exemplo, quando testemunhas são intimadas a depor em juízo,

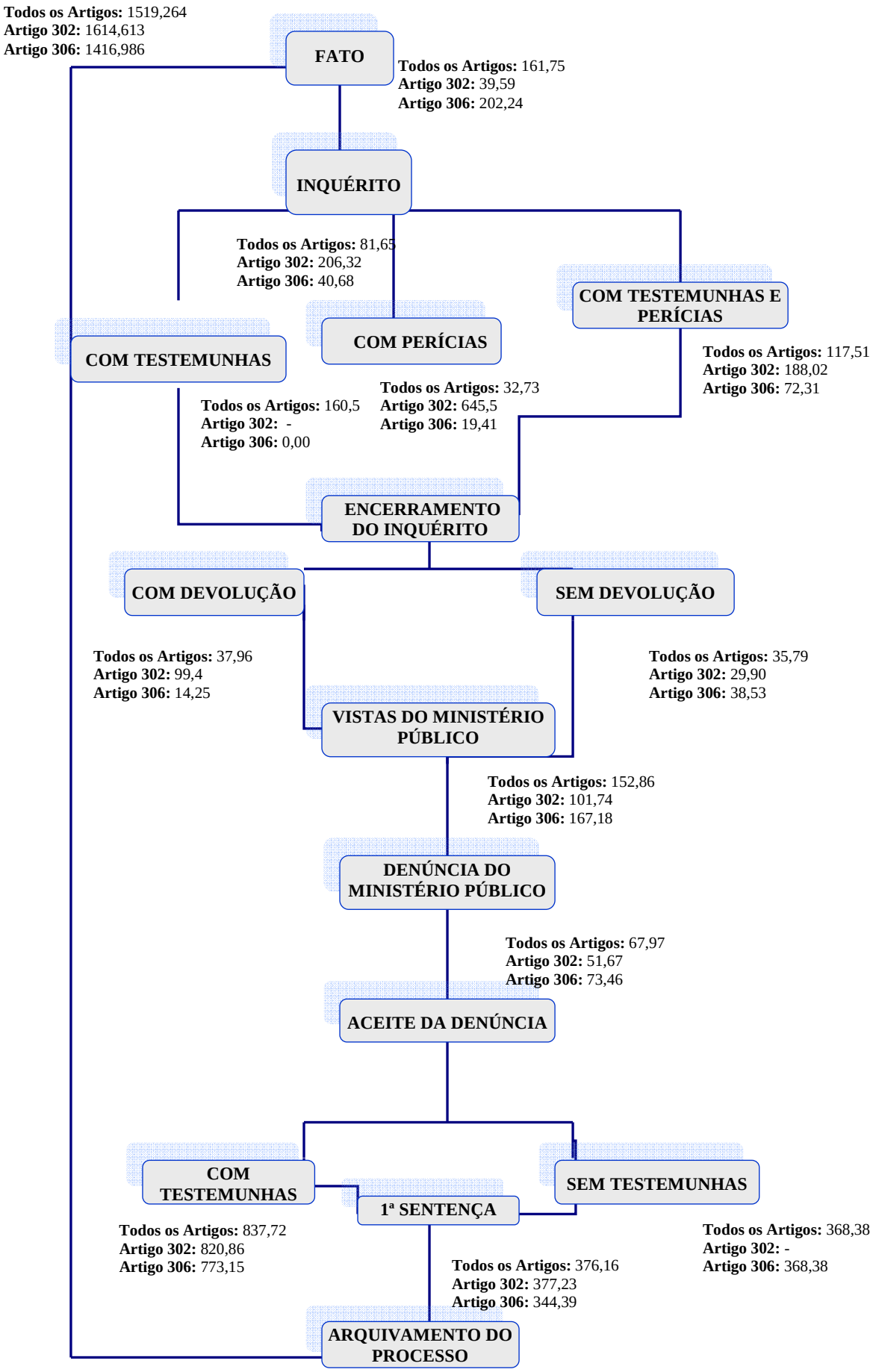
[70] Em uma conversa com um dos promotores, ele aponta que já deixou de denunciar caso de homicídio culposo no trânsito por não haver testemunha do caso. Foi um caso, segundo ele, em que a vítima apresentou sinais de atropelamento, mas que não houve ninguém que tivesse testemunhado o fato.

pode haver demora em localizar tal pessoa, a testemunha pode ter morrido e haver a necessidade da defesa substituir a testemunha. Todos esses problemas, entre outros, podem impactar no tempo total de tramitação dos processos na Justiça.

Em relação aos casos de crimes de trânsito, o problema não é diferente, ou seja, o tempo de tramitação dos processos é, por vezes, demorado. Nesse sentido, o que se pretende com o estudo de tempo da Justiça para os crimes de homicídio no trânsito é justamente poder contribuir com os debates sobre tal problema, calculando a morosidade necessária e comparando com a morosidade legal.

A distinção entre essas duas é que a morosidade legal é aquela prevista nos códigos, no caso do homicídio culposo no trânsito, o CTB prevê em seu art. 291 que seja aplicada aos crimes de trânsito as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal. A morosidade real pode ser definida como o tempo realmente gasto para o processamento do caso. Por fim, temos a morosidade necessária que é aquela que harmoniza rapidez e eficiência, entendida como tempo ideal de um processo (SANTOS *et al*., 1996; RIBEIRO, 2009). Portanto, o cálculo da diferença entre a morosidade legal e a real indica o que realmente acontece nos Tribunais para o processamento de um determinado tipo de crime.

No organograma 2, apresenta-se o tempo médio gasto para o processamento dos casos de crimes de trânsito em Belo Horizonte, nos processos arquivados no ano de 2006. Optou-se por apresentar o tempo médio de todos os artigos de crimes de trânsito e, de forma comparativa, apresentar os crimes de homicídio culposo no trânsito e dirigir embriagado. As datas estabelecidas para medir esse tempo foram as datas relativas ao acontecimento do fato até a data do arquivamento do processo na Justiça. Pretende-se apresentar aqui o tempo despendido pela Justiça para o processamento dos crimes de trânsito.


Todos os Artigos: 1519,264
Artigo 302: 1614,613
Artigo 306: 1416,986
FATO
Todos os Artigos: 161,75
Artigo 302: 39,59
Artigo 306: 202,24
INQUÉRITO
Todos os Artigos: 81,65
Artigo 302: 206,32
Artigo 306: 40,68
COM TESTEMUNHAS E PERÍCIAS
COM PERÍCIAS
COM TESTEMUNHAS
Todos os Artigos: 117,51
Artigo 302: 188,02
Artigo 306: 72,31
Todos os Artigos: 32,73
Artigo 302: 645,5
Artigo 306: 19,41
Todos os Artigos: 160,5
Artigo 302: -
Artigo 306: 0,00
ENCERRAMENTO DO INQUÉRITO
COM DEVOLUÇÃO
SEM DEVOLUÇÃO
Todos os Artigos: 37,96
Artigo 302: 99,4
Artigo 306: 14,25
Todos os Artigos: 35,79
Artigo 302: 29,90
Artigo 306: 38,53
VISTAS DO MINISTÉRIO PÚBLICO
Todos os Artigos: 152,86
Artigo 302: 101,74
Artigo 306: 167,18
DENÚNCIA DO MINISTÉRIO PÚBLICO
Todos os Artigos: 67,97
Artigo 302: 51,67
Artigo 306: 73,46
ACEITE DA DENÚNCIA
COM TESTEMUNHAS
SEM TESTEMUNHAS
1ª SENTENÇA
Todos os Artigos: 837,72
Artigo 302: 820,86
Artigo 306: 773,15
Todos os Artigos: 368,38
Artigo 302: -
Artigo 306: 368,38
Todos os Artigos: 376,16
Artigo 302: 377,23
Artigo 306: 344,39
ARQUIVAMENTO DO PROCESSO

Nesse sentido, o fluxo de administração da Justiça para os crimes arquivados em 2006 foi estabelecido de acordo com as datas de decisões do processo. Assim, a primeira informação é a data do fato e a última é a data do arquivamento do processo. Consideraram-se, em função das falas dos atores do Judiciário, atividades que poderiam influenciar no tempo de processamento dos crimes tais como: perícias, processos com testemunhas e sem testemunhas, entre outros. Consideraram-se apenas os casos válidos das informações, uma vez que o banco possui muitos casos de ausência de informação, pois não foram encontradas nos processos pesquisados, por não terem sido preenchidas.

Em relação ao tempo da Justiça para os crimes de trânsito, pode-se perceber que quando se observa o tempo de todos os crimes de trânsito que são julgados o tempo gasto em média para os processos é de cerca de quatro anos e dois meses, o tempo mínimo de processamento é de 319 dias e o tempo máximo é de cerca de oito anos e cinco meses.

Nota-se que o tempo é extenso, comparado com o tempo previsto no Código Penal, em quase todos os procedimentos, tanto policiais, quanto judiciais. Nesse sentido, tomando como base o crime de homicídio culposo no trânsito, para os processos estudados no ano de 2006, o tempo decorrido entre o fato (acidente) e o arquivamento foi em média de cerca de quatro anos e cinco meses. O tempo mínimo de processamento de cerca de dois anos e 11 meses e o tempo máximo de duração desse tipo de crime foi o tempo máximo de todos os crimes de trânsito, ou seja, oito anos e cinco meses. Em relação ao crime de embriaguez ao volante, o tempo médio de processamento é de cerca de três anos e 11 meses e o tempo mínimo de 319 dias. O tempo máximo de duração encontrado foi de oito anos e quatro meses.

Vários são os problemas derivados do tempo excessivo que os processos levam para serem processados e julgados no sistema de Justiça. A morosidade judicial leva ao princípio de que a impunidade está presente em qualquer tipo de crime, não seria diferente em relação

aos crimes de trânsito. Nesse sentido, os problemas decorrentes dos caminhos procedimentais em relação aos crimes de trânsito não são exclusivos.

Ao observar o quadro 3, sobre o tempo de processamento estabelecido pelo Código de Processo Penal Brasileiro para os crimes contra a vida (homicídio doloso em especial), percebe-se que o tempo estabelecido para o processamento desses crimes é diferenciado entre réu preso e solto, sendo que para réu solto o tempo é maior. No caso, dos crimes de trânsito percebe-se que poucos são aqueles que vão presos durante os procedimentos policiais ou judiciais. Nesse sentido, ao compararmos a morosidade legal, conforme Santos *et al.* (1996), com o tempo de duração dos processos de crimes de trânsito, nota-se que esse tempo excede o tempo da morosidade legal.

O tempo entre a ocorrência do fato até a instauração do inquérito, para todos os crimes de trânsito, foi por cerca de 170 dias e o tempo até a conclusão do inquérito cerca de 80 dias. Quando se compara os procedimentos propostos no Código Penal para essa atividade, observa-se que o tempo gasto é maior do que o necessário. Percebe-se que os inquéritos em que há atividade de ouvir testemunhas ou que tenha procedimento pericial são mais longos do que aqueles em que não houve esse tipo de trabalho da polícia judicial[71].

Como podemos confirmar, de acordo com a tabela 13, o tempo gasto para a realização das perícias são bastante extensos, no caso de todos os crimes de trânsito. Observa-se que o tempo para a realização de oitivas testemunhais na polícia e perícia é cerca de 180 dias. Para os crimes de homicídio culposo no trânsito, que normalmente requerem mais trabalho de investigação, percebe-se que o tempo para ouvir testemunhas e realizar perícia é de cerca de 190 dias. Por fim, para o crime de embriaguez ao volante o tempo médio para esses procedimentos é de cerca de 70 dias. Mesmo sendo o menor tempo gasto para a execução das atividades, ainda é maior do que o tempo legal estabelecido no Código Penal.

[71] Numa das conversar informais com um dos promotores de justiça, esse afirmou que o trabalho da policia é sempre muito lento, muitas vezes, os inquéritos chegam com atraso a ponto dos crimes prescreverem.

TABELA 13
Tempo de processamento dos crimes de trânsito, de acordo com os processos baixados em 2006 – Belo Horizonte/MG

Tempo do processo	Todos os Artigos		Artigo 302		Artigo 306	
	N. obs	Média	N. obs	Média	N. obs	Média
Duração entre Fato e Inquérito	226	161,75	49	39,59	157	202,24
Duração entre Inquérito e Encerramento do Inquérito	224	81,56	50	206,32	155	40,68
Duração entre Inquérito e Encerramento do Inquérito (Com Testemunha)	2	160,50	-	-	1	0,00
Duração entre Inquérito e Encerramento do Inquérito (Com Perícia)	96	32,73	2	645,50	91	19,41
Duração entre Inquérito e Encerramento do Inquérito (Com Testemunha + Perícia)	126	117,51	48	188,02	63	72,31
Duração entre Encerramento do Inquérito e Vistas do MP (Com Devolução)	23	37,96	10	99,40	8	14,25
Duração entre Encerramento do Inquérito e Vistas do MP (Sem Devolução)	196	35,79	40	29,90	141	38,53
Duração entre Vistas do MP e Denúncia do MP	197	152,86	47	101,74	125	167,18
Duração entre Denúncia do MP e Aceite da Denúncia	205	67,97	48	51,67	132	73,46
Duração entre Aceite da Denúncia e 1ª Sentença (Com testemunhas)	95	837,72	42	820,86	40	773,15
Duração entre Aceite da Denúncia e 1ª Sentença (Sem testemunhas)	16	368,38	-	-	16	368,38
Duração entre a 1ª Sentença e o arquivamento do Processo	104	376,16	26	377,23	66	344,39

Fonte: Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - Fundação João Pinheiro/2008.

O trabalho do Ministério Público (MP) é, a partir das evidências, oferecer a denúncia do crime. Em relação ao trabalho dos promotores, percebe-se que o tempo entre o encerramento do inquérito e as vistas do Ministério Público é razoavelmente rápido, principalmente se não houver devolução para novas averiguações. No entanto, o tempo entre as vistas do MP e a denúncia é longo, pois representa cerca de 150 dias para todos os crimes de trânsito. Para o crime de homicídio culposo no trânsito, o tempo é de cerca de 100 dias e, para o crime de dirigir embriagado cerca de 170 dias. Observa-se que tempo ainda mais extenso é aquele entre o aceite da denúncia e a primeira sentença, em que haja testemunhas a serem ouvidas, pois são cerca de 840 dias para todos os crimes de trânsito. Se for para o crime de homicídio culposo no trânsito, a diferença é pequena, pois são cerca de 820 dias para que se tenha uma primeira solução para esse tipo de crime. Para os crimes de dirigir embriagado, o tempo é de cerca de 770 dias.

É importante lembrar que Santos *et al.* (1996: p.387) aponta que a duração excessiva dos processos leva, entre outras consequências, à erosão da prova. Além disso, discute que a

demora na reparação do direito, alterara outras questões que são relevantes ao processo de entendimento e validação social da justiça, pois agrava o “custo econômico e social do sistema, e das partes constituindo um desincentivo ao recurso do tribunal”. Por outro lado, a discussão estabelece um dilema, pois a celeridade e a eficiência processual não podem representar uma ameaça aos direitos constituídos dos cidadãos.

Por isso, é preciso investigar de forma mais profunda as representações sobre a morosidade legal e entender aspectos voltados para a organização dos serviços judiciais, a cultura Jurídica local, com suas práticas estabelecidas e comportamentos informais, para que se possa compreender de que maneira funciona o sistema de Justiça brasileiro e suas peculiaridades. Apesar de esse estudo sobre os crimes de trânsito não poder aprofundar as questões apontadas aqui, pois se limitou a um ano de investigação dos casos de crimes de trânsito, a contribuição sobre um novo aspecto do funcionamento da Justiça e de um crime pouco estudado é relevante.

7. O SISTEMA DE JUSTIÇA: PERCEPÇÕES DOS OPERADORES DO SISTEMA – JUÍZES, PROMOTORES E DEFENSORES

A percepção de que o Sistema de Justiça funciona como uma engrenagem e que as peças da máquina devem ser ajustadas ao propósito do trabalho, que é dirimir conflitos que surgem da coletividade e trazer harmonia social, sempre é questionada pela maneira como as peças da engrenagem funcionam (ROCHA, 2001).

A proposta aqui é analisar as entrevistas que foram realizadas com os operadores da Justiça sobre o entendimento dos crimes de trânsito. Também utilizaremos as observações realizadas nas audiências de trânsito que auxiliaram na compreensão da "ideia" do que é fazer justiça nos casos de crimes de trânsito. Assim, a percepção dos atores do Judiciário em relação a quem são os réus e vítimas de trânsito e do próprio trabalho realizado nas varas criminais foram norteadores dessa seção. Portanto, as questões formuladas para a entrevista puderam apontar regularidades e distâncias em relação à percepção desses operadores em relação ao funcionamento das varas criminais, aos impedimentos mais comuns em relação ao trabalho realizado e à percepção do que é fazer justiça para os crimes de trânsito.

7.1 As varas criminais de Belo Horizonte: o caso dos crimes de trânsito

O Fórum Lafayete, na Comarca de Belo Horizonte, como vimos, possui em sua seção criminal 12 varas criminais e dois Tribunais de Júri. Quando a pesquisa foi iniciada, as audiências de crimes de trânsito eram julgadas em apenas uma das varas, a nona vara criminal. No ano de 2008, esse estrutura mudou e os crimes de trânsito passaram a ser distribuídos de forma aleatória para as varas criminais, fazendo que todos os juízes julgassem casos de crimes de trânsito, num entendimento de que as varas criminais não poderiam ser

especializadas em um só tipo criminal[72]. No entanto, em junho de 2009, os processos de crime de trânsito passaram, novamente, a ser de competência de duas varas criminais, a primeira e a décima segunda. É importante dizer que, nesse momento de transição, o trabalho de campo e as entrevistas estavam encerrados, não sendo possível o acompanhamento dessa nova estrutura de trabalho.

Por outro lado, a especialização acaba por trazer orientações ao trabalho dos juízes, promotores e defensores em um único tipo criminal. Dentro dessa lógica de especialização, o único operador do sistema que não tem um profundo conhecimento em crimes de trânsito são os advogados, que muitas vezes conhecem as leis criminais, mas atuam em diversas áreas do Direito, sem se dedicar exclusivamente aos crimes do trânsito[73].

As audiências iniciavam sempre às 13h e terminavam às 17h, duravam em média 20 minutos para citar as partes, intimar as testemunhas e iniciar os procedimentos. O responsável por esses procedimentos é o escrivão; normalmente o juiz aguarda o início das audiências relendo o processo ou conversando com os advogados. As salas de audiências nas varas criminais possuem um espaço padrão, com duas mesas dispostas de maneira que o juiz esteja de frente tanto para o réu quanto para as testemunhas. Ao lado do juiz, digitando as falas dos participantes, está o escrivão. Em algumas varas criminais observadas, a presença do promotor e do defensor público era constante durante as audiências, em outras eram apenas convidados a participar diante de algum impasse a ser resolvido no momento da audiência. Somente em relação às audiências do crime de dirigir embriagado é que o defensor era mais acionado e todo o procedimento judicial era minuciosamente explicado para que o réu pudesse compreender como funcionavam as discussões legais em relação ao crime cometido. Na maioria das audiências presenciadas, o réu aceitava a transação penal. Um defensor

[72] O trabalho nas varas criminais de Belo Horizonte acaba por concentrar maior volume de processos de crimes contra o patrimônio. Muitos funcionários das varas criminais informavam que o número de processos de trânsito sempre foi muito pequeno em relação aos de crimes contra o patrimônio.

[73] Não foi encontrado um advogado que fosse especializado em crimes de trânsito, mas com atuação em diversas áreas do Direito.

público descreve o tipo de réu de trânsito que normalmente aparece nas audiências e que são atendidos por ele.

> *o perfil dos que vêm aqui, geralmente, são pessoas de baixo poder aquisitivo e que adquiriram um veículo já com mais de dez anos de uso ou, às vezes, é um* profissional do trânsito, um motorista profissional que é empregado de uma determinada empresa e que foi dispensado do trabalho. Esse é que é o perfil que eu atendo mais. (*sic*) (DEFENSOR B, 2009, grifo nosso)

Percebe-se que o atendimento aos réus, promovido pelo defensor público, é diferente do tratamento dispensado a pessoas que podem pagar um advogado. No caso das audiências de homicídio culposo, havia sempre a presença de um advogado constituído, não se fazendo notar a presença do defensor público. Este era mais requisitado nas audiências de crimes de embriaguez ao volante.

Em relação aos procedimentos durante as audiências, o juiz dita ao escrivão a fala das testemunhas e o advogado pode ir acompanhando o que está sendo escrito por um monitor de computador que está virado para a direção na qual devem sentar-se as partes. As audiências são públicas, ou seja, qualquer pessoa que desejar pode assistir aos trâmites. No entanto, em algumas varas, percebeu-se certo desconforto, outras vezes curiosidade com a presença de pessoas estranhas as audiências[74].

7.1.1 O funcionamento da Justiça para os crimes de trânsito: a morosidade

Quando os atores do sistema de Justiça são questionados sobre o funcionamento, de um modo geral, das varas criminais, as respostas variam, de acordo com cargo e função que

[74] Antes de começar a audiência, sempre se pedia permissão ao juiz e se explicava o propósito da pesquisa. No entanto, um promotor recusou-se a conversar sobre os crimes de trânsito com a alegação de que não falava com jornalistas; mesmo explicando o propósito do trabalho e dizendo que a pesquisadora não trabalhava para nenhum jornal, ainda assim, não foi possível conversar. Em outra situação, um defensor público se ofereceu para ser entrevistado, pois havia sido, antes de ser defensor público, perito particular, em crimes de homicídio no trânsito.

ocupam e desempenham dentro do sistema de Justiça. Contudo, em muitas entrevistas, a morosidade do sistema de Justiça aparece como crítica ao trabalho desempenhado, como reconhecimento de uma máquina que funciona dentro de limites de prazos e que em última instância leva a impunidade.

Sabe-se que parte desse trabalho é cartorial e burocrático (KANT DE LIMA, 1995; SAPORI, 1995). As discussões (SAPORI; 1995) apontam para a questão da produtividade que juízes, promotores e defensores públicos têm que cumprir diariamente com o preenchimento de relatórios, além de despachar, oferecer denúncia, alegações finais. Tais atividades acabam por estabelecer uma aliança de trabalho entre promotores, defensores e juízes. Dessa forma, não apenas o papel organizacional é cumprido, mas também o fim pragmático institucionalizado no sistema – que é o "fazer justiça". Esse conjunto de atividades rotineiras realizadas por juízes, defensores, promotores é elaborado por meio de padronização de procedimentos que levam à sentença, o que é denominado por Sapori (1995) como linha de montagem.

Nesse sentido, para os juízes, as varas criminais cumprem bem o propósito de funcionamento, ou seja, funcionam dentro da finalidade proposta para o trabalho realizado nas varas criminais

> De forma geral precisa das varas, que acho, de forma geral, funcionam bem, dentro do quadro que nós temos aí hoje, funciona relativamente bem. (*sic*) (JUIZ A, 2009)

> Acho que as varas Criminais de Belo Horizonte funcionam bem, na medida em que são bem especializadas contribuindo para efetivação de resultados eficientes. (JUÍZA B, 2009)

Curiosamente, são os juízes os responsáveis diretos pelo trabalho realizado nas varas, é muito comum, inclusive, ouvir dos secretários das varas criminais, que o trabalho realizado por eles tem a "cara do juiz", ou seja, tem a marca de funcionamento daquilo que o juiz propõe para o trabalho. Assim as tarefas, organização e administração das atividades

realizadas e cumprimentos dos prazos giram em torno da presença e autorização do juiz, apesar de se notar que há um conjunto de atividades que são padronizadas para todas as varas. No entanto, a maneira como cada uma organiza as tarefas que precisam ser realizadas é diferente. Por exemplo, havia varas que separavam um dia do mês para realizar apenas audiências de trânsito, outras que organizavam as audiências de maneira aleatória. Outras que não realizam audiência alguma às sextas-feiras, porque era dia de expediente interno do juiz.

Um promotor apontou problemas de funcionamento em relação à expedição de mandados judiciais como uma sendo uma questão que atrapalha o julgamento dos processos. Não responsabilizou a Polícia na condução das investigações ou outra parte do sistema de Justiça, somente os entraves burocráticos que podem afetar o tempo do julgamento

> Existem algumas questões que atrapalham o julgamento dos processos de crimes em geral, especificamente dos processos de crimes de trânsito; nós vemos situações da própria legislação que, às vezes, permitem que o processo demore mais do que o desejado. *Por exemplo, com possibilidade de vários recursos, possibilidade de localizar, às vezes, testemunhas em vários outros locais que não o local do fato, que impliquem expedição de carta precatória, Por causa de testemunhas em outras comarcas, às vezes, em outros Estados*. Isso atrasa, algumas vezes, o processo, e nós vemos também, dificuldades fora da Capital, da legislação impõe, às vezes, dificuldades operacionais é questão, por exemplo, de localização de acusados ou de localização de testemunhas que, às vezes, várias diligências são feitas por Oficiais de Justiça e demora muito em atos dessa espécie, o que acaba atrasando o andamento do processo. (PROMOTOR A, 2009, grifo nosso).

Também não era incomum, nas audiências, que os juízes solicitassem que as oitivas fossem feitas rapidamente com o propósito de agilizar procedimentos ou mesmo cortar a palavra dos advogados ou promotores. Sapori (1995) demonstra que esse procedimento é relativamente comum, pois isso economiza tempo e agiliza a justiça.

Nesse sentido, percebe-se que muito dos problemas apontados pelos operadores da Justiça colaboram com as algumas das discussões teóricas existentes (ROCHA, 2001; SVEDAS, 2001). Dentre os problemas, destacam-se a morosidade na resolução de crimes, ora apontados pelos entrevistados como um problema da investigação dos crimes, ora como um

problema do processamento dos casos no Judiciário e o volume de trabalho e acúmulo de processos.

Dessa forma, tanto promotores, quanto defensores possuem opiniões parecidas em relação às varas criminais, que estão invariavelmente assoberbadas de trabalho e que não conseguem atender às especificidades dos casos, pois o acúmulo de trabalho é um problema enfrentado cotidianamente. Um defensor público aponta que

> a visão que eu tenho das varas criminais é que o funcionamento poderia ser melhor, mas também, não deixa que esse déficit, não atribua esse déficit aos funcionários, aos promotores, enfim, todo o conjunto de pessoas que trabalham naquelas varas. Acho que é muito mais a questão aí é da estrutura, mas a estrutura não do corpo de recursos humanos, mas talvez do próprio Estado, o próprio sistema que contribui pra isso. Que é o contrário, o que eu tenho percebido é que há muito afinco das pessoas, dedicação. Mas, infelizmente, o volume é tão grande e que a máquina, o sistema não se adequou a esse crescimento, a essa demanda. (DEFENSOR C, 2009)

Por outro lado, a percepção dos promotores entrevistados é de que não apenas o trabalho nas varas criminais não atende às especificações da execução do trabalho, como também alguns inquéritos demoram mais em algum método de trabalho associado ao desempenho investigativo da polícia civil em averiguar os crimes. Além disso, há entraves relativos à legislação, que não atende a todas as especificações. Com isso o trabalho em relação aos processos torna-se cada vez mais demorado:

> Nós temos o gargalo na face investigativa, o gargalo na face processual e ainda tem essa infinidade de recursos que a lei brasileira dá que é umas das que mais tem recursos do mundo é depois quando raramente se consegue uma condenação, tem infinidade de benefícios que tem na execução da pena, que as penas no Brasil são de mentirinha, um sujeito leva seis anos por assalto à mão armada, mas, na verdade, vai ficar preso um ano. (PROMOTOR B, 2009)

> (....)Especificamente dos processos de crimes de trânsito, nós vemos situações da própria legislação que, às vezes, permitem que o processo demore mais do que o desejado. (PROMOTOR A, 2009)

O apontamento feito pelo promotor B é coincidente com a fala dos defensores públicos, que além de citarem a sobrecarga de trabalho, apontam que há poucas varas criminais para atender a todas as demandas e que quanto mais leis são criadas, maior é

impacto sobre o Judiciário. Quando o promotor B aponta que há um gargalo nas atividades desenvolvidas, seja na fase investigativa, seja na fase judicial, aponta também, que além dos problemas de localização das testemunhas, há a demora na conclusão das investigações. Na verdade, o sistema de leis permite que haja demoras e traz uma nova arena de discussões sobre a demora desses, ou seja, a própria Justiça permite por meio de leis que haja distorções e possibilidades de barganha, atrasando, assim, o andamento dos processos.

Dessa maneira, para atender às demandas e anseios da sociedade, o estado legisla causas e cria leis, sem observar qual a prática e o funcionamento do sistema Judiciário. Por isso, há recorrência, tanto por parte dos defensores públicos, quanto dos promotores, em dizer que as varas criminais não atendem de forma adequada ao volume de trabalho.

A preocupação no cumprimento das atividades burocráticas, não apenas do juiz, mas também dos defensores públicos, promotores e funcionários, é evidenciada na medida em que esses apresentavam sempre as montanhas de processos[75] que aguardavam encaminhamentos. Por exemplo, promotores deveriam encaminhar as denúncia ao Judiciário. Os defensores públicos apresentavam as "estatísticas" ou formulários que continham o número de atendimentos realizados. Nas conversas informais com os funcionários das varas criminais, muitos apresentavam a organização do trabalho, quem era o responsável por fazer as juntadas nos processos, quem era o responsável pelas intimações de testemunhas, alguns mostravam os processos que estavam parados porque o endereço da testemunha não conferia com o anterior.

Esse excesso de trabalho que aparece nas falas, tanto de promotores, quanto defensores públicos, parece demonstrar que o volume de trabalho a ser realizado não é só para fazer a "justiça", mas é lidar com todo o funcionamento burocrático que ela encerra

[75] Pelo menos dois promotores e dois defensores mostraram as salas onde trabalhavam, com suas condições de trabalho. O quarto andar do Fórum Lafayette tem salas para a promotoria trabalhar, guardar os processos e despachar. Além disso, os promotores apresentavam as mesas cheias de processos. Foi interessante perceber que em determinado horário, passava um funcionário do Fórum, com um carrinho de supermercado, recolhendo os processos que já haviam sido examinados e trazendo outros tantos para serem examinados. Os defensores têm suas salas em um prédio perto do Fórum, dois trabalham nesse prédio para despachar os processos, o terceiro que entrevistei, além da sala do prédio da Defensoria, tem uma saleta contígua à sala de audiências para trabalhar de forma mais próxima ao juiz.

(SAPORI, 1995). Somente três juízes mostraram que as mesas estavam vazias de processos, com sentido de apontar a organização e administração burocrática do "fazer" do juiz.

Por outro lado, ao defender a ampliação do atendimento e solução judicial para os crimes que são cometidos, um dos entrevistados aponta que a saída não está na ampliação do atendimento público, porque o horário de atendimento é adequado, mas sim no aumento das varas criminais, mesmo porque o trabalho que é realizado dentro das varas criminais ultrapassa o atendimento externo e a realização das audiências:

> Você tem aquela tarde inteira de pauta de audiência e o movimento da secretaria, mas, na parte da manhã, é a parte que você vai sentenciar, é a parte que a promotora vai fazer a denúncia, a parte que o defensor vai fazer a defesa, então, a principio, parece que funciona meio turno, não é? Mas meio turno... é a parte visível para o leigo, então o que precisa realmente é ter mais juízes, porque não adianta aquele juiz ficar de manhã, de tarde e à noite, instruindo processo, fazendo audiência... e a parte da sentença? A parte das decisões? Precisa ter tempo**...** de reflexão. (DEFENSORA A, 2009)

Mesmo com esse volume de trabalho apontado pelos entrevistados, é preciso respeitar o tempo legal para os processamentos. Dessa forma, a Justiça não pode ser rápida demais a ponto de não se observar adequadamente o responsável pelo fato e nem morosa demais para correr o risco da impunidade. No entanto, quando questionamos sobre o que mais atrasa os processos de crime de trânsito, para um defensor público é a apuração do fato, ou seja, o problema está em outra parte do fluxo do sistema de Justiça, na polícia. Essa é uma compreensão de defensores e promotores de modo geral:

> A apuração do fato, o fato...o crime de trânsito ele tem uma complexidade tática muito grande. Apurar responsabilidade num crime de trânsito é uma tarefa elaborada, não é uma tarefa simples que se resolve às vezes com uma mera testemunha. Então, pra esse nível de complexidade que é o crime de trânsito, eu vejo assim que não há uma estrutura ou uma estruturação do Estado desde a ocorrência do fato, na apuração desse fato, no levantamento das causas desse fato, no tratamento dessas informações, para que essas informações pudessem chegar até a Justiça sem necessidade de marchas e contra marchas, vai, volta, pede esclarecimento, pede nova diligência, para que ela pudesse chegar na Justiça e receber o tratamento adequado do ponto de vista legal. (DEFENSORA B, 2009)

Falta, de acordo com a entrevistada, uma organização em relação ao trabalho de apuração para que esse possa ser mais eficiente e não resulte em idas e vindas na caracterização do crime. Mas essa é uma situação ideal, desejada, que não é realidade do trabalho desenvolvido nas varas criminais de Belo Horizonte.

Parte do problema de funcionamento das varas criminais, não apenas no julgamento dos crimes de trânsito, mas de modo geral, reside, para os entrevistados, entre a investigação do fato e o volume de trabalho que sobrecarrega o sistema como um todo. Mesmo com modificações de atendimento para casos específicos[76], como os de trânsito, não foi possível desafogar o trabalho realizado pelas varas criminais. Não é diferente do que foi encontrado em outros estudos sobre a morosidade do sistema judicial que foram realizados no Brasil ou em outros países, que apontam para os mesmos problemas. (cf. SANTOS *et al*.,1996; FERREIRA e PEDROSO, 1997; SILVA, 2001; RIBEIRO, 2009).

Além dos problemas enfrentados na execução do trabalho, os operadores do sistema de Justiça Criminal revelam que aspectos do funcionamento da Justiça levam ao entendimento de que essa se faz com os carimbos, tempos e sentimentos de impunidade. No entanto, é preciso conhecer as perspectivas sobre o perfil do infrator e vítima de trânsito pelo olhar e entendimento dos operadores da Justiça.

7.2 Perfil do infrator e da vítima: o entendimento dos operadores do sistema de Justiça

Muito se diz sobre as infrações e crimes de trânsito, da irresponsabilidade, por exemplo, de dirigir um carro sob efeito de álcool ou outras substância ou da

[76] Durante o tempo de coleta de dados, observou-se que além das modificações para atendimento dos casos de trânsito, funcionavam também no Fórum Lafayete as varas para atendimentos aos casos de tóxicos e a partir de 2007 a vara Maria da Penha para acompanhar os casos de violência doméstica e contra a mulher.

irresponsabilidade de quem dirige um carro em alta velocidade, relatados com os dois principais problemas de trânsito, no Brasil e no mundo (OMS, 2009).

Mas no Brasil, a imprensa e a pressão popular agem para que os crimes sejam julgados com rigor, para que sejam incriminados (acusados) e punidos com os rigores da lei. Todavia, Misse (2008) esclarece que alguns tipos de crimes são mais moralmente incriminados do que outros, como o homicídio, por exemplo. Outros são mais toleráveis, no entendimento de que são menos graves. Nesse sentido, quando analisamos os crimes de trânsito, note-se que os crimes de homicídio culposo no trânsito e dirigir embriagado causam maior comoção popular, que é alimentada pela imprensa, instituição que aponta sempre que os acidentes de trânsito estão aumentando e que os responsáveis devem ser punidos exemplarmente.

No entanto, será que o perfil do réu de trânsito influencia a condução dos processos de crime de trânsito? Qual é a percepção dos entrevistados sobre o "criminoso" de trânsito? E em relação à vítima de trânsito? Quem são as pessoas que morrem no trânsito em Belo Horizonte, na percepção dos juízes, advogados, promotores e defensores públicos?

Uma entrevista chamou atenção pela maneira como o autor de crimes de trânsito é visto por alguns que trabalham na defesa dos réus. O advogado A aponta dois tipos de perfil do réu de trânsito: o primeiro perfil estaria relacionado àqueles que dirigem profissionalmente e que causam acidente de trânsito em função do estresse do trabalho, o segundo seria aquele que dirige no meio urbano e que estaria suscetível a outros tipos de problema. Assim, afirma um dos advogados entrevistados - "no trânsito urbano, ao que consta na estatística, é o carro, é o veículo passageiro, pessoal, pela velocidade, pela irresponsabilidade, pela imprudência fundamental" (ADVOGADO A). Por outro lado, nas estradas o mesmo entrevistado aponta que,

> De um modo geral, a grande maioria dos autores, ao que parece, envolvidos em acidentes com resultado fatal, é o (condutor de) caminhão, pela velocidade, pelo estilo da carga, pelo exagero da carga. (...) no caso do transporte de carga fundamentalmente e mesmo o transporte coletivo, intermunicipal ou interestadual (...) o grande culpado dos acidentes de estrada, recai no caso, envolvendo caminhão e envolvendo o ônibus, carga e coletivo é dos proprietários desses veículos. Que em 90% dos casos de propriedades de empresas, os motoristas são simples executores e que são obrigados, pelos proprietários, pelas empresas a cumprir determinadas áreas em períodos curtos. Por exemplo, caminhão sai de Santa Catarina, lá de Florianópolis, tem que chegar em Belo Horizonte em 2 dias, e tem que retornar, quer dizer, 1 dia e meio, 2 dias no máximo, ele é obrigado a fazer isso. Muitas vezes tem sair de lá 06 horas da manhã, 5 horas da manhã, chegar a Belo Horizonte à noite, ele já dirigiu 14h, no mínimo 12h, ele dirige direto, uma paradinha para o almoço e estrada, e volta no dia seguinte com mínimo de horas de descanso. O motorista de ônibus também a rota e muito pesada, tem havido alguma fiscalização da polícia rodoviária federal, algum tipo de controle já melhorou muito nos últimos 4 anos, pelo que eu tenho noticias, nos últimos 4 anos, houve, quer dizer, com essa liberdade que a polícia federal assumiu nesse governo, realmente, ela começou a abrir mais e fiscalizar mais. (ADVOGADO A, 2009)

A percepção do advogado sobre o perfil de quem causa acidentes coincide com aquele que é divulgado na imprensa nacional[77], afinal cansaço e sono, associados à imprudência dos caminhoneiros, podem propiciar acidentes de trânsito. Gold (1998) discute que os acidentes de trânsito são causados por múltiplos problemas, inclusive o apontado pelo advogado.

Nem todos os entrevistados têm a mesma percepção sobre os crimes de trânsito. Nesse sentido, destaca-se a fala de um defensor público e um advogado que apontam que os crimes de trânsito são, na verdade, resultados de uma falta de investimentos em educação para o trânsito. Dessa maneira, um dos entrevistados afirma que a maneira como a lei de crimes de trânsito foi proposta traz uma dificuldade para a área penal. Isso porque criminalizar ações de trânsito não ajuda no processo de educação para o trânsito. Antes de criminalizar a ação deveria haver educação, pois a lei não resolve todos os problemas.

Determinados tipos de crime de trânsito deveriam ser pensados dentro de uma lógica social:

[77]"Especialistas apontam medidas para diminuir mortes no trânsito". Matéria exibida em 10 de janeiro de 2010 no Fantástico (Rede Globo), disponível em: http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1441697-15605,00.html .Acesso em 11 de janeiro de 2010.

> A questão do homicídio culposo no trânsito é uma questão que deve ser analisada caso concreto, acho que não se pode generalizar senão nós vamos cair naquela mesma coisa que eu falei. *Não adianta tentar resolver todos os problemas trazendo todos os problemas para a área penal, não é a solução.* Então o que ocorre? É o caso de embriaguez ao volante. Tentaram de uma maneira tal endurecer o artigo, o artigo penal, que acabou ficando pior. Então hoje nós sabemos que, aquilo que, a função do legislador que era de apertar, endurecer a pena, é tanto tipo que ele colocou, ele acabou dificultando que se aplique a pena que ele fez hoje. *É uma questão de um pouco mais de educação, questão de conscientização.* Eu acho que isso é muito importante pra formar. É o que eu percebo muito. (DEFENSOR PÚBLICO C, 2009, grifo nosso)

Tal pensamento é compartilhado por um dos advogados entrevistados que aponta que a blitz de trânsito deveria ter um caráter mais efetivo para que, assim, se pudesse compreender o perigo de dirigir embriagado, por exemplo. Esse tipo de conduta seria preferível à penalização de condutores e ainda teria um efeito mais imediato:

> *O condutor... tem medo é da blitz, porque a blitz agora tem bafômetro,* mas ninguém tem medo ou receio de praticar conduta imprudente no trânsito porque pode, eventualmente no futuro, ser processado ou condenado, o cidadão não tem essa mentalidade. O cidadão que sai., por exemplo, para furtar, ele sai com medo, porque, se for pego, vai apanhar, vai tomar tapa na cara, vai ser processado... pode ser preso, *agora o cidadão que se aventura a praticar um comportamento imprudente, ele não tem essa perspectiva, mais porque não é nada real assim... ser preso.* (ADVOGADO B, 2009, grifo nosso)

Algumas entrevistas revelam que o perfil de réus de crime de trânsito varia de acordo com o crime cometido. Mesmo com o entendimento de que o crime pode acontecer a qualquer condutor, afinal todos estamos sujeitos a falhas na direção de veículos, quem comete o crime de homicídio culposo no trânsito, por exemplo, está mais sujeito a “culpa”, está mais movido pelo arrependimento do que pela idéia do cometimento intencional do crime.

Nos dizeres de uma defensora, o perfil do autor de crime de trânsito é especial, porque muitas vezes o réu nunca lidou com os trâmites da Justiça. Ela cita o motorista de táxi e de ônibus, ou seja, condutores profissionais que guiam com destreza e que estão mais sujeitos ao acontecimento de acidentes, como sendo esse tipo de condutor que se arrepende do crime de trânsito:

> Ele é uma pessoa inexperiente na Justiça, ele nunca lidou com aquela determinada situação, ele quer justificar, ele que dizer que ele é inocente ou que foi sem querer que ele não teve culpa, ele não consegue o conceito do culposo, não teve culpa, *"não tive culpa, foi um segundo, eu não sei por que eu peguei aquela rua"*, você sempre ouve muito isso. Eu lembro de um taxista que eu atendi que ele falou "*que eu nunca passei por essa rua, nunca, eu não sei por que eu fui inventar de passar por essa hoje, aí se arrependimento matasse***"**. E aquilo fica! Muitos motoristas de ônibus, principalmente que não conseguem dirigir mais, depois ele sempre liga o carro, ele acha que vai ter algum acidente de novo, gera um trauma que não se vê em outros crimes, e isso, na minha posição de defesa, sensibiliza, é algo que chama atenção no homicídio culposo de trânsito. (DEFENSORA A, 2009, grifo nosso)

Nesse sentido, na percepção da defensora entrevistada, a culpa por ter matado alguém é mais punitiva do que a própria pena imputada ao réu. Numa das audiências isso ficou bastante evidente, quando o autor de um homicídio culposo no trânsito se apresentou para as oitivas testemunhais e assistiu à audiência o tempo todo chorando, mesmo tendo passado mais de um ano do fato. Essa ideia é reforçada pela fala de uma juíza que diz que, "por fim é um delito extremamente penoso de se julgar. É um crime em que realmente todos os envolvidos sofrem muito. Há casos em que o agente passa o resto da vida atormentado, vindo inclusive a sofrer transtornos psicológicos". (JUÍZA C, 2009)

Uma juíza aponta que, na verdade, depende do delito de trânsito que o autor comete para diferenciar o réu pelo tipo penal:

> Depende do delito, porque cada tipo penal possui suas peculiaridades. Por exemplo: *um indivíduo que pratica o crime previsto no art. 308, não tem o mesmo perfil daquele que, na direção do veículo, ocasionalmente, pratica os tipos dos arts. 302 e 303.* No caso do art. 308 o indivíduo, antes de tudo, não tem educação, não possui o senso mínimo de limite social, podendo ser uma pessoa exibicionista ou até mesmo desajustado mentalmente. Nos casos dos arts., 302 e 303, qualquer pessoa normal, que dirige está sujeita a ser agente dos referidos tipos. (JUÍZA B, 2009)

Nota-se que os crimes de homicídio ou lesão culposa no trânsito podem acontecer com qualquer um, mas para a ocorrência dos outros crimes há uma intencionalidade do condutor. Existem alguns estudos que discutem sobre aspectos extralegais indicando que as características do autor podem influenciar na decisão do juiz (VARGAS, 2000; ADORNO,

1994). Uma juíza, ao indicar a característica “normal” para o cometimento de crime de homicídio ou lesão corporal culposa no trânsito, indica que determinados sujeitos são olhados de forma diferente pelo Judiciário em relação aos crimes de trânsito cometidos; por exemplo, os sujeitos que cometem crimes de praticar “racha” em via pública (art. 308) não possuem educação e noção de limite. São pessoas com perfis diferentes e que devem ser julgadas de maneira diferente.

Dessa forma, as discussões propostas por Kant de Lima (1995; 2008) apontam que o sistema de Justiça brasileiro traz em seu bojo de organização a perspectiva hierarquizante e inquisitorial, nos orientam a pensar que também os crimes de trânsito podem ser julgados dentro da lógica de uma sociedade hierarquizada e desigual.

Compreende-se que a percepção sobre as vítimas e réus de crimes de trânsito não é reconhecida de forma única pelos entrevistados, os juízes sequer conseguiram formular um perfil sobre o réu de trânsito ou mesmo sobre quem são as vítimas de trânsito. Muitas vezes, esse perfil se confunde, para alguns entrevistados, com as causas dos acidentes de trânsito e, em outros momentos, acaba por também responsabilizar a vítima pelo fato ocorrido. A forma de construção da verdade dos fatos acaba por incluir no entendimento que a culpa pelo acidente de trânsito está vinculada à atitude da vítima. Não se trata apenas de levar o réu a confessar a culpa, mas de considerar o agente do crime de trânsito como corresponsável pelo crime, pois estava dirigindo o automóvel (ou a arma do crime), que veio a atropelar uma vítima que, “*muitas vezes esse crime decorre do próprio procedimento da vítima que atravessa via urbana ou rodovia fora dos locais apropriados ou contribui de alguma forma para o resultado”* (JUÍZA B, 2009, grifo nosso).

Na verdade, essa não é uma perspectiva de todos os atores entrevistados, mas aparece tanto na fala da juíza quanto na fala do promotor público, que apontam para características das vítimas como colaboradoras para o evento do crime de trânsito. Assim não se

responsabiliza apenas o réu, valendo-se do argumento de que não é crime e sim acidente, um evento aleatório que acontece com qualquer um.

O promotor, por sua vez, aponta que os atropelamentos que acontecem na cidade possuem a participação da vítima que corre na frente dos carros ou atravessa em locais de pouca visibilidade para o condutor. Agindo dessa forma, a vítima colabora com o acontecimento do acidente de trânsito:

> Os atropelamentos, nós percebemos sempre é uma culpa concorrente da vítima, normalmente, a vítima também está praticando comportamento imprudente quando, no momento em que ele é atropelado, por exemplo, o mais comum atravessar na pista de rolamento, em local impróprio, às vezes, embaixo da passarela, ou, então, atravessando de maneira distraída ou se aventurando no meio dos carros, é o que acontece muito no centro da cidade, basta passar no centro que você vê o sinal está aberto para os carros o que não impede as pessoas de ficar andando para lá e para, cá no meio dos carros, confiando que vai dar tempo, sai correndo, etc. Então nós temos esta questão da culpa concorrente, da corresponsabilidade da vítima, a questão que, em direito penal, na compensação de culpas, o fato da vítima ser parcialmente responsável, não anula, não elide, não diminui, diminui em questão de pena, mais ela não anula a responsabilidade do motorista (...) (*sic*) (PROMOTOR B, 2009)

Mesmo entendendo que o crime de trânsito precisa ser julgado de forma isenta, sem a interferência de valores, algumas vezes a culpa pelo acontecido é bastante delicada de ser julgada, como quando se parte da premissa que há responsabilidade ou culpa por parte da vítima, que também influencia para que o crime ocorra. A indicação, pela percepção dos entrevistados, é que os perfis da vítima e do réu de crime de trânsito não estão claros, pois para alguns o fato do réu ter um carro é indicativo de que ele possua uma condição de renda elevada, afinal não é um bem de consumo barato, reforçando os argumentos da sociedade hierarquizada.

7.3 O crime de homicídio no trânsito: imperícia, imprudência e negligência

Compreende-se que os acidentes são causados por pessoas que estão conduzindo veículos e que por negligência, imprudência ou imperícia causaram dano material ou físico. O dano material pode ser ressarcido pelo direito civil, mas causar a morte de alguém é considerado crime de trânsito. Mas o que é o acidente de trânsito? E o que é o crime de trânsito?

Os crimes de trânsito, de acordo com Jesus (2006), constituem uma inovadora discussão a respeito da dogmática penal, pois fazem parte de um novo interesse jurídico – a segurança no trânsito – que tem por finalidade a proteção da vida. Esse direito, segundo Jesus (2006), está garantido não apenas na Constituição Federal, como também no código específico para o trânsito, CTB.

O primeiro entendimento sobre o acidente de trânsito é o que ele provocou, se foi a morte ou a lesão corporal ou mesmo dano material. Observa-se que essas informações constam do Boletim de Ocorrência - BO, que registra oficialmente o que aconteceu na cena do acidente ou da infração de trânsito e, posteriormente, é tipificado, de acordo com o CTB, como crime. Em caso de morte de condutor, passageiro ou pedestre, o processo é considerado público incondicionado, ou seja, não depende da vítima para ser instaurado o inquérito e, por isso, haverá uma investigação para apurar as responsabilidades do condutor do veículo automotor e a tipificação para o crime de homicídio será definida pelo promotor que acompanha o inquérito, oferece denúncia, faz as alegações finais e faz recursos.

No caso de lesão corporal é considerado como ação pública condicionada, isto quer dizer que depende da vítima desejar instaurar inquérito e dar prosseguimento legal em relação ao crime. Por isso, também, a incidência de lesão corporal culposa é menor do que a de outros crimes de trânsito.

No caso do crime de dirigir embriagado, a instauração de inquérito é considerada como ação penal pública, quem oferece a denúncia é o Ministério Público, a vítima ou parente da vítima. Passível não apenas de investigação (inquérito policial) como também de imputação de responsabilidades para o condutor que estiver com sinais físicos ou mesmo perícia técnica que comprove que bebeu antes de dirigir. Os sinais físicos são: andar em zigue zague, apresentar hálito alcoólico, entre outros, que podem ser considerados quando da apuração da responsabilidade por esse crime. Também pode ser considerado o teste do bafômetro ou o exame de sangue (alcoolemia). Tal teste tornou-se um recurso legítimo, mas polêmico no Brasil, em função de que alguns estudiosos do Direito apontarem que não se deve produzir provas contra si (JESUS, 2004)[78].

Essa transição, de fato para crime, normalmente depende do processo de investigação, apurar as evidências para observar de quem é a responsabilidade pelo crime de trânsito. Quando as evidências chegam às mãos dos promotores de Justiça, é oferecida a denúncia do crime à Justiça, que a partir daí toma as providências de encaminhar o processo para o Judiciário. Lá o juiz deverá encaminhar o processo, ouvir as testemunhas e formar o convencimento da culpa do réu.

No caso específico dos crimes de trânsito, o trabalho da polícia é iniciado com o registro do acidente de trânsito e em seguida passa-se à investigação do acidente, pois é dele que seguem os procedimentos legais e de investigação que vão transformá-lo em crime de trânsito. O que mais chama atenção, no entanto, são os acidentes em que há mortos, pois revela a face mais violenta dos acidentes. Pelo CTB, no seu artigo 291, que apresenta as disposições gerais em relação aos crimes de trânsito, indica-se que no caso de desses crimes

[78] Jesus (2004; p. 2) aponta que "nosso Direito Constitucional consagra o princípio segundo o qual ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, seguindo a Convenção Americana de Direitos Humanos (1969), o Pacto de São José da Costa Rica e a Convenção Americana dos Direitos e Deveres do Homem (1948). Em face disso, não pode a lei infraconstitucional impor a obrigação da sujeição do motorista suspeito ao exame de "bafômetro" (etilômetro), sob pena de configurar-se presunção contra ele. Negando-se, não responde por crime de desobediência. Embora a regra mencionada refira-se mais ao direito ao silêncio do preso, ela é aplicável a qualquer pessoa, detida ou não. O preceito significa que, na verdade, em nosso Direito, não se pode compelir o indivíduo a produzir prova contra si mesmo".

“aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal” (2000: p. 165). Sendo assim, com a morte de qualquer pessoa no trânsito, deve-se abrir inquérito para investigar se o acidente de trânsito é realmente um acidente (evento aleatório) ou se o condutor faltou com a observação de alguma regra de trânsito, ou ainda concorreu com as modalidades de culpa – imperícia, imprudência e negligência. Define-se imprudência, negligência e imperícia, de acordo com Mirabete (1992: p.142): a) imprudência: “é a atitude em que o agente atua com precipitação, inconsideração, com afoiteza, sem cautela, não usando de seus poderes inibidores”; b) negligência: “é a inércia psíquica, a indiferença do agente que podendo tomar cautelas exigíveis, não o faz por displicência ou preguiça mental”; c) imperícia: é a capacidade, a falta de conhecimento técnicos no exercício de arte ou profissão não tornando o agente em consideração o que sabe ou deve saber”.

Dessa forma, a fala do promotor entrevistado revela que o tipo criminal de trânsito são aqueles praticados mediante essas modalidades de culpa:

> Os crimes culposos, de forma geral, são aqueles praticados mediante negligência, imprudência ou imperícia. E são poucos os tipos de crimes que permitem essa figura culposa, por exemplo, em um crime de furto, não existe um crime de furto culposo. Se a pessoa involuntariamente subtrai alguma coisa de outra pessoa, esse fato não é tido como crime. O crime de homicídio de trânsito é um crime eminentemente culposo, ou seja, é uma espécie que se caracteriza exatamente por resultado causado por negligência, imprudência ou imperícia. (PROMOTOR A, 2009)

> (...) entendo que este tipo penal pode ser cometido por qualquer pessoa que dirige veículo, pois o tipo descrito no art. 302 prevê apenas a modalidade culposa, ou seja: aquela que o agente o pratica por negligência, imprudência ou imperícia e não pela vontade deliberada em cometê-lo, o que em direito se traduz - sem dolo. (JUÍZA C, 2009)

A percepção dos promotores e juízes em relação ao crime de trânsito passa pela distinção entre três aspectos que levam em consideração para formar a denúncia para os primeiros e o convencimento da culpa para os segundos – a imperícia, imprudência e negligência, que aqui será definida pela fala de um promotor:

> A negligência seria, vamos dizer, a falta de cuidado de forma geral, vamos dizer assim, talvez o descaso da pessoa como a forma correta de agir, que se espera em determinada situação, ou seja, uma pessoa que está dirigindo um automóvel ela tem que ter um cuidado determinado nessa atividade. Se ela é negligente nessa atividade, ou seja, se ela deixa de observar regras necessárias, ela pode, em razão desse fato, vir a causar um acidente e aí estaria caracterizado a negligência. Ela responderia pelo delito em razão do resultado que deu o ocorrido. (*sic*) (PROMOTOR A, junho, 2009)

Em relação à imperícia, ele aponta que essa se caracteriza por ser a parte da culpa sem observar a habilidade necessária para exercer a atividade de dirigir. E exemplifica dizendo que

> a atividade de motorista é uma atividade regulamentada, exige a habilitação para exercer, ou seja, você tem que ter conhecimento daquilo que está fazendo. Então exige que você tenha perícia para realizar essa atividade. Se você agir com imperícia você demonstra, naquele ato, que não teve habilidade necessária. Você responde também pelo delito culposo. (PROMOTOR A, 2009)

Imprudência seria, em sua consideração, agir com falta de cuidado em relação às normas de trânsito. O promotor explica que pessoas que dirigem acima da velocidade permitida, avançam sinais vermelhos e não obedecem à sinalização de parada obrigatória, por exemplo, estão agindo com imprudência no trânsito e por isso podem provocar um crime culposo, em suas palavras “se essa atitude tiver um resultado lesivo ela vai responder por ele, porque esse resultado é título de culpa também” (PROMOTOR A, 2009).

Outro promotor complementa essa percepção da culpa nos crimes de trânsito apontando que o crime culposo é quando não se observa algum cuidado em relação a terceiros. Assim, ele afirma que

> no crime culposo, a pessoa não pretende fazer nada, ela provocou aquele resultado pelo terceiro requisito agora, pela inobservância de um dever de cuidado objetivo de todos nós, que se materializa na tipologia imprudência, negligência e imperícia que a falta de cuidado, você pode pensar nisso como falta de cuidado, é basicamente isso, para ficar fácil para leigo entender é só colocar assim: dolo é o conceito Jurídico de intenção basicamente e culpa é a falta de cuidado. É o cuidado objetivo que todos nós devemos tomar. Você não toma, acontece o resultado, você responde culposamente, você tem uma arma, deixa a arma em cima da sua mesa, seu filho de 6 anos vai lá e pega. (...) (*sic*) (PROMOTOR B, 2009)

Nota-se que a imperícia, imprudência e negligência estão associadas e muitas vezes são difíceis de serem distinguidas, pois dependem de outras considerações, tais como: a presença de testemunhas que comprovem os fatos, para que se possa construir a verdade e responsabilizar o réu pelo acontecido. Outro entrevistado aponta que a parte mais difícil de construir a culpa em determinados crimes culposos de trânsito (homicídio e lesão corporal) é a maneira como se comprovam os fatos, ele aponta que:

> São as três modalidades de culpa. A dificuldade é você tem que provar que aquele comportamento nasceu de uma dessas modalidades do comportamento do agir culposo. Não basta você simplesmente provar foi o fulano, a vítima morreu, tem aqui o exame de corpo de delito comprovando o falecimento. Você tem que provar que aquele acidente foi causado porque o fulano dirigia a 150 km/h numa avenida de pista dupla, mas ele tava na contra mão de direção, que tava chovendo. Você quer provar que ele com aquele comportamento infringiu um dever de cuidado e que se ele agisse da forma normal, da forma normal, na forma que a lei obriga, aquele acidente não teria acontecido. (PROMOTOR C, 2009)

Nota-se que o esforço de entendimento que se faz sobre a construção de crime de trânsito por operadores da Justiça diz da conduta institucional que permeia suas ações burocráticas, presa aos códigos estabelecidos. Nesse momento o crime gravita apenas em torno dos procedimentos e informações legais. No entanto, percebeu-se na descrição do promotor C que é preciso buscar no comportamento e na ação do condutor, elementos que comprovem imperícia, imprudência e negligência. Por isso, reforça-se que a idéia do convencimento do juiz só pode ser construída a partir das falas e dos testemunhos e do entendimento de que a imperícia, imprudência e negligência possam ser comprovadas pela verdade dita e expressa nos autos:

> Eu falo que os advogados de vez em quando em audiência, você tá fazendo audiência e tal, chega no meio lá, você já ouviu três testemunhas, por exemplo: "Doutor, meu convencimento já se formou!" O advogado experiente ele já sabe qual que é o convencimento do juiz pela prova produzida não tem como sair, ué! Gente, o juiz trabalha com prova. Ah, mas ele tem o livre ... sim, mas *o livre convencimento motivado.* Motivado *significa ele vai ter que dizer o porquê*. Uai, eu cheguei à conclusão que este lápis é de cor preta, por quê? Porque que eu cheguei a esta conclusão? Por causa das evidências. (*sic*) (JUÍZA C, 2009, grifo nosso)

Outro promotor aponta ainda que a construção da prova no crime culposo é que determina a maneira como o crime vai ser construído na denúncia dos casos, só assim é que acidente de trânsito se transforma legalmente em um crime de trânsito:

> Não basta falar que ele foi imperito, tem que dizer qual regra técnica que ele desconhece, que ele não domina, para caracterizar a imperícia, feito isso tudo, havendo a previsão do comportamento como criminoso: só assim é que há a responsabilidade culposa. Desde que o resultado seja previsível, o mais importante é que o crime culposo tem relação com a previsibilidade. Por exemplo, o acidente é previsível quando descer a Afonso Pena, a 100Km por hora, você eventualmente iria atropelar alguém. Então, se você fizer isso e atropelar alguém, em tese você pode responder pelo crime culposo, porque o resultado previsível aconteceu, ninguém pode se responsabilizar por fatos imprevisíveis, você ia prever que, quando virasse a curva da Fernão Dias, ia cair um meteorito na sua frente, para desviar daquele meteorito, você ia atropelar alguém. (PROMOTOR B, 2009)

As discussões sobre os crimes de trânsito indicam características que devem ser observadas pelos operadores do sistema de Justiça que vão aplicar a perspectiva de controle social, prevista nos códigos e de acordo com um conjunto de sanções. Nota-se que, para Pires e Sales (1998), a definição de crime de trânsito pode ser compreendida como aquele que impõe riscos à vida de condutores e pedestres e quem o comete pode sofrer as sanções penais impostas no CTB.

> Crimes de trânsito são os fatos praticados por condutores de veículos automotores nas vias abertas a circulação de pessoas e de veículos que provoquem dano real ou potencial à vida e à integridade física do ser humano, à segurança do trânsito e à administração da Justiça na persecução de seus autores, para os quais o Código de Trânsito Brasileiro comina sanções penais (PIRES e SALES, 1998: p.22)

O entendimento é de que os crimes de trânsito são eventos pautados em modalidades de culpa[79]. Mas, como essa "culpa" é construída? Parte da construção desta culpa é realizada pela polícia na busca das evidências, que vão formar o convencimento dos promotores na

[79] Mesmo com a distinção jurídica entre dolo (determinação de intencionalidade na prática do crime) e culpa (responsabilidade em relação a prática do crime), optou-se por não entrar nessa discussão, pois aqui o que se pretende é analisar os crimes culposos no trânsito e não a progressão para os crimes dolosos, que são determinados em outros parâmetros de construção jurídica.

denúncia – uma parte da decisão sobre o crime de trânsito e, posteriormente, do juiz em relação à culpa do réu.

Segundo Kant de Lima (1997), a lógica de produção da verdade, na perspectiva da organização judicial brasileira, é produzida hierarquicamente em três aspectos: a policial, a Judicial e a do Tribunal de Júri. Como o crime de homicídio culposo não vai a júri popular, considera-se que para os crimes de trânsito há verdade policial e judicial. Na verdade policial, a verdade é produzida por um conjunto de procedimentos de investigação que pode levar a uma distorção dos fatos, vimos que a própria classificação dos acidentes ou tipos criminais dependem do entendimento do policial. Na fase judicial, quando o processo tem início efetivamente, a produção da verdade se forma com os testemunhos e todos os que compõem o processo são ouvidos. Um dos juízes entrevistados foi claro ao dizer isso quando questionado sobre os testemunhos prestados em juízo,

> Que muitas vezes também, e aí que é o grande problema, lá na rua os fatos são mostrados de forma diferente do que são mostrados nisso aqui ó, nos autos. A própria pessoa que pra você lá na rua fala uma coisa, te conta uma história com mínimos detalhes, chega na minha frente aqui me conta uma outra história completamente diferente e são pequenos detalhes ou contando detalhes diferentes daquilo que ela colocou pra você e isso traz sensação de impunidade que muitas vezes chega aqui (...).*não posso inventar, não posso ir buscar o que tá lá na mídia,* o que a mídia tá dizendo, o que o jornal do dia trouxe pra mim. Ah, o jornal trouxe lá uma história tal! Posso até ler como curioso, como cidadão curioso pronto e acabou, como juiz não. *A partir do momento que eu pego no caso como juiz eu vou ter que me ater ao que tá nos autos.* Eu não posso, ah porque a mídia apontou isso, ela pode apontar pro que ela quiser, a pessoa foi lá e disse pra ela uma coisa pra mim ela disse foi outra. E aí?! Eu tenho que acreditar no que a pessoa falou na minha frente aqui, sob o compromisso de dizer a verdade, né?! (*sic*) (JUIZ A, 2009, grifo nosso)

Percebe-se que o juiz não inventa os fatos, ele deve se convencer de que as provas e evidências são adequadas e suficientes para que possa julgar o fato que aconteceu. A imprensa deseja que o convencimento do juiz se forme a partir dos sentimentos populares de que o crime deve ser punido de maneira mais severa. No entanto, o seu convencimento vem das provas, dos testemunhos e a sentença é aplicada de acordo com os Códigos. Esse sim,

formado a partir dos elementos de controle social, que foram discutidos e reformulados no sentido de construir valores sociais em torno de um problema público.

Nesse aspecto, Kant de Lima (1997: p.177) aponta algo interessante em relação à construção do livre convencimento do juiz que passa a ser reconhecido com alguém que é superior a outros atores do Judiciário, pois a partir do que é apresentado pela defesa, pelo testemunho, desvenda de forma racional a verdade dos fatos e as verdadeiras intenções dos agentes.

Mas, como são julgados os crimes de trânsito? De que maneira as penas são aplicadas? Sabe-se que o CTB foi anunciado como uma moderna forma de julgar os crimes de trânsito e proposto como uma forma de barrar o crescente número de mortos no trânsito.

7.4 As penas para os crimes de trânsito – a percepção dos atores do Judiciário

Ao discutir as penas que são propostas aos crimes de trânsito, parte-se de outra discussão jurídica sobre os crimes de trânsito que aponta dois tipos de crimes: os crimes próprios e os crimes impróprios. Os crimes próprios seriam aqueles que são cometidos com a condução do veículo automotor, como “racha”, embriaguez ao volante, direção sem habilitação. Os crimes impróprios poderiam ser cometidos para além do trânsito, ou cometidos por qualquer um, como é o caso do homicídio ou lesão corporal. De posses das informações sobre os crimes julgados em 2006, fica evidente que o Judiciário se ocupa tanto de julgar crimes que são considerados próprios (art. 306) quanto impróprios (art. 302) (JESUS, 2006).

Então, reconhecer as distinções entre esses dois tipos de crime de trânsito, traz uma compreensão de que, na verdade, há gradações em agir e fazer a justiça. O crime de homicídio

culposo no trânsito, de acordo com a juíza C, é mais severo, porque envolve morte e pode ser cometido por qualquer pessoa no trânsito ou não. Nesse sentido, julgar o crime de homicídio é sempre mais delicado na opinião dos magistrados,

> Nós, operadores do Direito, cada qual exercendo seu papel, tem por obrigação fazer cumprir a lei. Talvez o papel do juiz seja o mais difícil, pois, julgar não é uma tarefa fácil. Julgamos com o acervo de provas recolhidas nos autos e muitas vezes as provas que nos são apresentadas são ineficientes a um julgamento perfeito. Conforme costumo dizer: julgar é sempre um grande desafio! Principalmente quando o crime é de homicídio culposo em que os familiares querem a justiça e o agente passa o resto da vida se sentindo um lixo, como pessoa, sabe? (*sic*) (JUÍZA C, 2009)

O entendimento dos operadores da Justiça, aqui expresso pelo juiz A, é que as penas são mais do que adequadas para os crimes de trânsito, que aumentar as penas em função da opinião pública não resolve o problema social de crimes e, ainda resulta num maior acúmulo de tarefas para o sistema de Justiça Criminal:

> Olha, eu acho que são adequadas. São...as penas previstas na legislação brasileira, elas são pra mim, pros crimes de trânsito, pra mim, elas são mais do que adequadas. Nós temos que lembrar que no Brasil a pena máxima é de trinta anos, se cumpre o máximo de trinta anos. Então não podemos também querer... ah, porque é trânsito então vamos endurecer...igual tá hoje, pelo menos tem uma grita aí e parece-me até que o Governo tá tentando, ou tem alguma iniciativa na área legislativa qualquer coisa nesse sentido, de aumentar penas, até penas administrativas também. (*sic*) (JUIZ A, 2009)

Mas, no Brasil, a imprensa e a pressão popular agem para que os crimes sejam julgados com rigor, para que sejam incriminados (acusados) e punidos com os rigores da lei.

Muitas entrevistas apontaram que o problema relativo ao trânsito no Brasil é que ele deve ser mais fiscalizado. Somente com ações preventivas, que resultem numa diminuição de acidentes é que se poderia ter um trânsito cidadão. O entendimento dos juízes entrevistados em relação às penas aplicadas aos crimes de trânsito volta-se para a idéia de que o réu não deve ir “para trás das grades” e sim que haja uma compreensão tanto social, quanto moral, de

que a punibilidade desse tipo de crime seja voltada para uma reparação social dos tipos criminais previstos pelo CTB.

Dessa forma, o entendimento da punição em relação aos crimes de trânsito, para os operadores do Direito (juízes, promotores e defensores), deveria, antes de qualquer criminalização, passar pela fiscalização de trânsito em que os condutores pudessem aprender a se conduzir no trânsito, reforçando a idéia de que apenas "punir na letra da lei" não é o caminho de aprendizado. Assim, antes de incriminar a conduta dos sujeitos, como por exemplo, beber e dirigir, o que deveria existir é a fiscalização de trânsito, que, na opinião da juíza C, é falha e escassa. Ela aponta que a fiscalização causa um temor no condutor e as leis passam a ser respeitadas por essa condição:

> Agora, a gente vê efeito muito mais eficiente justamente quando há a fiscalização. *Quando a pessoa sabe que tá havendo fiscalização pra valer, oh, você sabe que lá na frente você tem você vai encontrar uma barreira fiscal, a qualquer momento você pode encontrar uma barreira duma blitz da políci,a essa coisa e tal, todo mundo começa a procurar a atender*, pautar sua conduta de acordo com as normas legais. (*sic*) (JUÍZA C, 2009, grifo nosso)

> O grande problema das penas administrativas e o grande problema das penas de cunho penal não são a quantidade de pena ou o tamanho dessas penas. O problema maior que nós temos é a aplicação dessas penas que, muitas vezes, ou não são aplicadas , é o seguinte, falta, não só na área do trânsito no Brasil, mas em todas as áreas, o que falta no Brasil? *Fiscalização. Nós não temos fiscalização no Brasil. Você roda esse Brasil inteiro e ninguém te pára pra nada. Isso é horrível.* Horrível pra nós mesmos, enquanto cidadãos, nossa segurança. Quem te garante... eu me recordo que quando tinha trinta anos mais ou menos você rodava nas estradas federais você tinha postos de polícia federal e você era sempre parado. Eu pelo menos, como cidadão comum, nunca fiz uma coisa, dar sinal pro outro que tem blitz. Todo mundo tem que andar correto, obrigação do cidadão é andar correto. Se eu tô andando correto por que eu vou dar sinal pro outro pra avisar pra ele, ele é que tá errado, que não vai não...problema é dele! E com outra coisa, isso acontecia o que, muitas vezes eu tava dando sinal pra um bandido, né?! O cara tá fugindo, você dá sinal de farol pra ele, ele pega uma estrada de sinal, vai embora e aí?! Então são coisas que a gente, o brasileiro tem que parar pra pensar, o cidadão comum tem que parar pra pensar nos prejuízos sociais de sua conduta. (*sic*) (JUIZ A, 2009, grifo nosso)

Os defensores públicos parecem concordar com os juízes quanto à realização de fiscalização e educação para o trânsito mais como forma de prevenção do que de repressão.

Dessa forma, um defensor indica a aplicação de penas que sejam mais educativas e não privativas de liberdade. Por outro lado, uma defensora afirma que as penas para os crimes de trânsito não devem ser de restrição de liberdade, muitas vezes apontadas pela mídia como sendo a solução, e sim, o entendimento é que a Justiça também se faz a partir do momento em que se pune com elementos de conscientização do condutor:

> Mais fiscalização, porque é muito mais fácil ir no motorista, né? Que ficou não sei quantas horas aí dentro do ônibus, ou do carro, né? Do que você ter o controle sobre aquela empresa. E evitar que aquele acidente aconteça. Acho que é muito mais a questão da prevenção do que a repressão (*sic*) (DEFENSOR C, 2009).

> Conscientização, porque é o que eu digo... chegar na justiça... chegar uma aplicação de pena privativa de liberdade, não necessariamente é a solução, não necessariamente é a solução... então eu não sei eu teria elementos para contribuir, é a efetividade da punição... ela vai muito mais, em relação, a uma aplicação mais célere....a partir do momento que começa a... cai no esquecimento, que há uma demora... tem essa sensação de que nada foi feito, de que nada vai ser resolvido, então esse trâmite, ele tem que ser solucionado para que a resposta seja eficaz, e porque a resposta concreta e imediata, infelizmente, ela hoje não tem, mais ela é resposta ideal. (*sic*) (DEFENSORA A, 2009)

O caminho escolhido pelos operadores do Direito prima em direção à justiça restaurativa e não punitiva, no sentido da construção de parâmetros mais modernos de aplicação da lei. Nesse sentido, Rolim (2006) aponta um dilema do Direito Penal, quando se depara com um delito leve ele pune de maneira severa e quando se depara com um crime grave ele parece inútil. Assim, mesmo que o senso comum esteja voltado para elementos de um direito punitivo, o sistema de Justiça, aqui representado por seus operadores, aponta que a transação penal é uma solução não só possível, como já vem sendo aplicada para esse tipo de crime. Portanto, a aplicação de penas restritivas de direitos ou multas, ou mesmo os grupos temáticos de reflexão, como os aplicados ao crime de embriaguez ao volante, são as penas adequadas, para juízes e defensores públicos:

> Em geral eu entendo que é benéfico até para as próprias vítimas (a transação penal), nós temos uma sensação no Brasil, a gente sempre busca só a pena cadeia, nós preocupamos muito com cadeia, sabendo que o mundo inteiro já discute hoje pena de prisão a tendência é acabar ou se não acabar vir um outro tipo de prisão, já se fala em outro tipo de prisão, seria o arremedo de prisão do futuro acabar com as cadeias penitenciárias. Então, o arremedo de prisão do futuro é que hoje você já deve ter visto falar sobre as pulseiras, tornozeleiras, já tão dizendo que a prisão do futuro seria isso (*sic*) (DEFENSOR C, 2009).

No entanto, para os promotores, as penas aplicadas são baixas e não atendem aos anseios sociais de uma justiça punitiva, de que o agente precisa ir para a cadeia, para expiar sua culpa. Deve-se lembrar que os promotores são os responsáveis pela denúncia dos crimes e que por isso, acreditam que a pena deve ser mais severa de um modo geral. (SADEK, 1997).

Observa-se, na entrevista concedida pelo promotor C, que ele aponta que faz o possível em relação à punição dos autores, mas que as penas são muito baixas. Isso porque o Código Penal já faz a previsão de penas, quando a pena não ultrapasse quatro anos, que é o caso do homicídio culposo no trânsito. No caso dos crimes de trânsito, isso fica evidente nas falas dos promotores que foram unânimes em apontar que as penas são baixas e que em 90% é prestação pecuniária ou prestação de serviço à comunidade, penas mais comuns. Além disso, a aplicação dessas penas reforça, para o promotor. C, a sensação de que não houve punição adequada:

> Essa pergunta é complicada, porque a gente faz o possível, *mis em tese as penas são muito baixas*, não há uma sensação, principalmente, por parte da vítima, dos familiares da vítima de que houve uma punição, ninguém vai preso no Brasil por causa disso, porque artigo 44 do Código Penal, crime cometido sem violência ou ameaça, intencional, dolosa, quando a pena não ultrapassem 4 anos, pode ser substituída por alternativa de serviço comunitário, doação de alguma coisa para entidade especial, cesta básica, que, na verdade, chama prestação pecuniária, limitação de fim de semana, este tipo de coisa, *então não há uma sensação por parte da sociedade de que houve uma efetiva punição, muito embora tenha perdido um ente querido.* (*sic*) (PROMOTOR C, 2009, grifo nosso).

> *Muitas vezes as pessoas reclamam que a lei seria branda demais.* Por exemplo, nos casos de homicídios de trânsito, eu entendo que as penas previstas *para os crimes de trânsito são razoáveis*. Agora, é necessário que se saiba aplicar de uma forma correta, porque isso é uma falha que nós vemos no poder Judiciário com frequência. Não é em todo poder Judiciário de primeira instância, mas primeiramente o julgamento do recurso no Tribunal é uma tendência à fixação sempre de pena mínima e de concessão de todos os benefícios e não só no crime de homicídio de trânsito, mas em qualquer outro tipo de crime (*sic*) (PROMOTOR A, 2009, grifo nosso)

Nota-se que o promotor A acredita que as penas são razoáveis, mas que a aplicação das penas é inadequada e, ainda, que a fixação de pena mínima para o crime de homicídio no trânsito em segunda instância é sempre frequente. No entanto, o entendimento de um promotor de Justiça é que as penas restritivas de direitos aplicadas aos crimes de trânsito são adequadas ao tipo criminal:

> *Noventa e nove por cento dos casos é pena substitutiva.* Que é restrição de direitos, prestação de serviços à comunidade, liberdade assistida. *Eu considero, sinceramente, apropriado.* Você não pode... tudo bem, o condutor do veículo causou uma morte, a família da vítima nunca vai ter aquela pessoa de volta, mas a conduta dele, apesar de gerar o mesmo resultado da pessoa que anda com revólver e dispara contra outra, há uma diferença gigantesca de desvalor dessa ação. Você colocar na cadeia, na vala comum, um sujeito que teve aí muita das vezes realmente uma infelicidade de ter um acidente de trânsito, acho que é exagerado, acho que é prestação de serviços à comunidade. Especialmente se for muito bem acompanhado ela surge um efeito satisfatório. (...).(*sic*) (PROMOTOR B, 200, grifo nosso)

Buscou-se, nessa parte do trabalho, levantar questões sobre o funcionamento da Justiça e seus efeitos para os crimes de trânsito, a partir da apreensão dos operadores do sistema de Justiça Criminal. A percepção dos atores do Judiciário sobre o próprio trabalho encaminha-se para dois lados: à impunidade e à aplicação de novas perspectivas do Direito para os crimes de trânsito.

A impunidade é apontada, por sua vez, pela perspectiva do acúmulo de trabalho que aumenta o tempo de processamento dos crimes, aliada à falta de treinamento para que se possa trabalhar com a estrutura burocrática e cartorial reinante nas varas criminais de Belo Horizonte (SAPORI, 1995). No entanto, os entrevistados apontaram não reconhecer com clareza o perfil do criminoso e da vítima de trânsito, mas acredita-se que esse é um crime de "elite" em relação aos outros tipos criminais que são julgados nas varas de Belo Horizonte. Em função disso, a pena tem uma função moral mais significativa do que a aquela escrita na lei, ao réu de crime de homicídio culposo basta o remorso de ter matado alguém no trânsito. Além disso, a vítima é aquela que, em algumas situações, é também responsável pelo acontecimento do acidente.

Pelo lado da aplicação doutrinária da lei, a punição aos crimes de trânsito vai ao encontro de um Direito moderno e restaurativo (ROLIM, 2006). Os operadores do sistema de Justiça Criminal entrevistados, apontam que para os crimes de trânsito a lei aplicada é mais adequada. Não atende à grita social para que os crimes de trânsito sejam punidos de forma mais rigorosa, mas atende a um entendimento de que para os crimes de homicídio culposo no trânsito e de dirigir embriagado, a pena de suspensão de direitos e cursos reflexivos, como resultado da transação penal é adequado.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para essa tese, analisou-se o procedimento no sistema de Justiça para os crimes de trânsito. Para que isso pudesse ser feito, as discussões passaram pelo entendimento do funcionamento da Justiça a partir da construção de uma base de dados em que se privilegiaram os processos de crimes de trânsito baixados no ano de 2006, como fonte de informação, além de entrevistas realizadas com os operadores do sistema Criminal, para que se pudesse compreender de que maneira os crimes de trânsito são percebidos dentro das atividades do sistema de Justiça Criminal.

Privilegiou-se, também, o estudo dos acidentes de trânsito com o propósito de se conhecer mais profundamente as nuances desse problema social. Os acidentes de trânsito afetam a todas as pessoas, sendo uma das causas mais salientes de mortes entre jovens com idades variando entre 20 e 24 anos. Em países em desenvolvimento, os acidentes de trânsito fazem muitas vítimas fatais por atropelamento. Esses países como o Brasil, privilegiou-se o transporte individual, em detrimento do transporte coletivo e como consequência aumentaram as mortes em acidentes de trânsito (VASCONCELLOS, 1993; QUEIROZ *et al*., 2007; MINAYO, 2009).

No Brasil, os anos prósperos de economia ainda acentuaram esse problema aumentando o número de veículos circulando nas ruas dos grandes centros. Em função desse aumento de tráfego, as mortes de trânsito continuaram a acontecer, os problemas estruturais em relação às vias urbanas não acompanharam o ritmo das transformações e o trânsito tornou-se um problema em evidência.

Ao mesmo tempo em que o volume de carros aumentava no Brasil, a preocupação com controle social em relação às ações no trânsito cresceu por parte do legislativo brasileiro. Empreendedores morais (BECKER, 2008) organizaram debates e a sociedade se mobilizou

em busca de uma solução para reduzir os acidentes de trânsito. No Brasil, os donos do problema público de trânsito (GUSFIELD, 1969) foram alguns atores do Judiciário e as agências de transporte e trânsito que, mobilizados pela opinião pública, propuseram um projeto de lei que posteriormente foi votado no Congresso e aprovado como uma solução para reduzir os acidentes de trânsito. A proposta dessa nova lei era introduzir modelos de conduta que antes não existiam e modificar as relações dos indivíduos entre si e entre eles e o Estado (CAMMI, 1999).

Dessa forma, em 1998 foi promulgado o Código de Trânsito Brasileiro, que foi celebrado por alguns (NASCIMENTO, 1998; CAMMI, 1999) como um avanço em termos de legislação sobre o trânsito, justamente porque criava a particularidade de criminalizar condutas de motoristas. Roesler (2004); Jobim (2001) apontam que o Código representa um retrocesso em termos de legislação, por criminalizar inadequadamente essas ações no trânsito, pois, na verdade, o que antes era julgado pelo Código Penal Brasileiro, passa a ser julgado pelo Código de Trânsito Brasileiro. A cultura do controle fez nascer uma série de mecanismos de punição mais severa para os criminosos em geral (GARLAND, 2008). No trânsito, as multas e o controle impessoal (controle eletrônico de velocidade) trouxeram uma novidade ao condutor, tudo com o propósito de proporcionar segurança nas ruas dos grandes centros.

Todavia, o mecanismo de controle social adotado parece ser ambíguo em sua proposta, pois sinaliza que as penas devem ser mais altas para aqueles que cometem crimes de trânsito, partindo da criminalização de determinadas condutas ao volante (MISSE, 2008). Ao mesmo tempo em que cria dispositivos de restrição da liberdade para condutores que matam no trânsito, abrandam a punição, pois o réu pode cumprir uma medida restritiva de direito (suspensão da carteira de habilitação) ou uma medida punitiva (como penas pecuniárias). Esse estudo demonstra que, nos processos pesquisados, a segunda opção tem sido preferida pelo Judiciário de Belo Horizonte.

A promulgação do Código de Trânsito Brasileiro permitiu lançar olhar para uma nova perspectiva em relação à investigação sociológica – compreender os aspectos de justiça para os crimes de trânsito. Isso implicou demonstrar que os acidentes de trânsito tornam-se crimes de trânsito, por meio da denúncia de promotores de Justiça que analisam os inquéritos buscando as evidências de que o condutor agiu com imprudência, negligência e imperícia..

Ao estudar o sistema de Justiça Criminal para os crimes de trânsito, descobriram-se elementos sobre o funcionamento da Justiça: como pensam seus operadores a respeito do conjunto de atividades desenvolvidas por eles e como funciona parte da Justiça para os crimes de trânsito.

O sistema de Justiça Criminal no Brasil não precisou alterar sua condução e maneira de atuar para atender a essa nova modalidade de crime instituída. Seus ritos e funcionamento continuaram os mesmos, só que com mais trabalho a ser realizado, pois novas modalidades criminais foram incluídas a tarefa de julgar ações criminais. Assim, as varas criminais que já tinham muitos processos tramitando, adaptaram suas atividades para também julgar os crimes de trânsito. Advindos desse acúmulo de processos e com os gargalos investigativos, dificuldades de localizar testemunhas, como problemas cotidianos relacionados ao funcionamento da Justiça, as críticas de morosidade e impunidade aos crimes de trânsito não tardaram (SILVA, 2001; SVEDAS, 2001).

Por isso, ao debruçar sobre os dados de crimes trânsito em Belo Horizonte, percebe-se que o Sistema de Justiça, cartorial e burocrático (KANT DE LIMA, 1997; 2008) não consegue se desvencilhar de problemas de funcionamento, entraves temporais que impactam na promessa de celeridade da justiça. Os problemas apontados pelos operadores do sistema de Justiça, que foram entrevistados para esse trabalho, não chegam a ser novidade, mas reforçam que eles persistem a despeito de todo o esforço institucional.

Ao especificar um pouco mais a construção dos crimes de trânsito, percebeu-se, pela fala dos operadores de Justiça, que as tipologias de negligência, imperícia e imprudência possuem limites tênues. Entretanto, nem todos os crimes de trânsito são denunciados a partir dessa tipologia, apenas o crime de homicídio culposo no trânsito e lesão corporal culposa. Os outros crimes são julgados de acordo com evidências de que o condutor faltou com a observação de algum dever de cuidado. O acidente de trânsito deixa de ser um evento aleatório e torna-se um crime de trânsito previsto no CTB e julgado de acordo com as penalidades previstas.

Por outro lado, as informações obtidas nos processos baixados no ano de 2006 a propósito dos crimes de trânsito indicam que as informações sobre o perfil de vítimas e autores de crimes de trânsito refletem algumas das características do perfil nacional, como, por exemplo, o sexo. São os homens que mais causam crimes de trânsito e são eles que mais morrem nas ruas vítimas de tais crimes. No entanto, as idades das vítimas e autores divergem. Enquanto a tendência do perfil nacional de vítimas fatais aponta para jovens entre 19 a 24 anos, os dados apresentados no estudo dos desses processos informaram outra faixa etária. São vítimas fatais com idades acima dos 30 anos os que apareceram nos processos julgados.

Em relação aos réus de crimes de trânsito, também a faixa etária é mais alta do que as apresentadas pelos trabalhos nacionais tanto para outros tipos criminais, quanto para os crimes de trânsito. Na verdade, o interesse sobre o réu de trânsito ou autor de acidentes é uma inovação em termos de estudos, pouco se tem estudado sobre esse perfil. Normalmente, os estudos sobre causas de acidente, no Brasil, apontam para fatores multicausais de acidentes. Porém, pouco se sabe sobre quem realmente comete os crimes de trânsito. Os dados sobre o perfil de réus de trânsito dos processos estudados apontam para aspectos de réus que já tenham algum registro de prática de outros crimes, com os antecedentes criminais no trânsito

e fora dele. Também há preocupação com os condutores profissionais, aqueles que poderiam estar mais sujeitos ao estresse do trânsito e por isso cometer mais crimes.

A percepção de alguns dos operadores de Justiça é que há, pelo menos, dois perfis de criminosos de trânsito: a) perfil imprudente: aquele que dirige ou se comporta no trânsito sem o devido cuidado e que por isso coloca a vida de outras pessoas em risco, por exemplo: aqueles que dirigem em alta velocidade e bebem antes de dirigir, e b) perfil negligente ou imperito: aquele que por fatalidade mata alguém no trânsito. Em relação aos perfis de criminosos no trânsito, os operadores têm opiniões divergentes. Para os promotores as penas são brandas e deveriam ser mais punitivas. Reforçam, também, que a vítima concorre em responsabilidade para o acontecimento do crime de homicídio culposo no trânsito, uma vez que muitos dos acidentes na capital mineira são atropelamentos e as vítimas, ao desobedecerem às regras de circulação, acabam por contribuir com o acontecimento do crime de trânsito.

Por outro lado, juízes e defensores públicos apontam que as penas são adequadas e aplicadas corretamente a esse tipo de crime, pois revelam em suas falas que o crime é penoso de se julgar que, no caso de homicídio culposo no trânsito, o fato de carregar a culpa por ter tirado uma vida, de maneira não esperada, é pena suficiente. Para os outros tipos criminais, o réu com perfil imprudente, por exemplo, a transação penal, é uma pena adequada, pois o autor tem a oportunidade de refletir sobre a sua conduta e se educar para construir um trânsito melhor e mais seguro.

Por isso, a pena aplicada aos réus de trânsito sejam eles de perfil imprudente sejam de perfil negligente e imperito, tende a ser menos rigorosa Nos processos estudados, a pena mais comum aplicada aos réus de trânsito caminham em consonância com o que apresentaram os juízes. Nesse caso, aplica-se a pena de restrição de direitos aos casos de crime de trânsito

tanto para os crimes em geral, como nas especificações de homicídio culposo no trânsito ou dirigir embriagado.

Muitas vezes, a demora da Justiça em julgar os processos, que se acumulam em suas prateleiras, acaba levando a impunidade e reforçando o sentimento de impunidade em sociedade. Svedas (2001) aponta que há diversos problemas em relação ao funcionamento da Justiça, entre eles, destaca-se a ausência de pessoal treinado para o trabalho na instituição, a ausência de magistrados que possam julgar o crescente número de processos criminais e leis incompatíveis com a realidade social. Todos esses aspectos foram relevantes para discutir a morosidade do sistema de Justiça em relação aos crimes de trânsito. Nesse sentido, os resultados do tempo de processamento, encontrados nos processos pesquisados não foram diferentes, uma que vez que o tempo da Justiça para os crimes de trânsito segue os padrões de demora de outros crimes estudados (VARGAS, 2000; RIBEIRO, 2009).

Pode-se perceber, pela fala dos operadores da Justiça, que a demora está vinculada aos padrões de funcionamento da Justiça, que segue com seus carimbos de entrada e saída dos processos, com dificuldades de encontrar e ouvir testemunhas. Nesse sentido, destaca-se a natureza cartorial e burocrática da Justiça no Brasil (KANT DE LIMA, 2008).

Enfim, a crescente demanda por mais justiça (SADEK, SVEDAS, 2001; SILVA, 2001) revela que o sistema de Justiça Criminal ainda precisa se colocar diante de aspectos de acesso, pois há lide pela busca de direitos. Por outro lado, as discussões realizadas por Silva (2001), sobre a morosidade da Justiça, apontam, de forma prescritiva, que a Justiça precisa rever seus procedimentos de trabalho a fim de reestruturar as atividades realizadas e criar novas metodologias de trabalho.

A presente tese ainda foi exploratória em relação aos estudos sobre a Justiça para os crimes de trânsito, seus resultados ainda são tênues e carecem de ser mais investigados. Muito ainda há de se fazer em relação à investigação sobre um assunto tão instigante e

profundo. O sistema de Justiça Criminal no Brasil ainda é um campo aberto de possibilidades em pesquisa.

Nesse sentido, o processo democrático no Brasil, experimentado nos últimos anos, ampliou o acesso à Justiça e mudou a maneira de pensar sobre a justiça (SADEK, 2004; JUNQUEIRA, 1996). Dessa forma, o trabalho realizado pelos operadores do sistema de Justiça no Brasil tornou-se alvo de interesse e escrutínio de sociólogos, antropólogos entre outros.

Em relação a novas possibilidades de investigação, percebe-se que muito ainda se tem a dizer sobre o fluxo de justiça para os crimes de trânsito. Dessa forma, algumas questões ainda não foram plenamente respondidas. Assim, torna-se relevante estudar o fluxo de justiça de crimes de trânsito, de maneira ortodoxa, ou seja, utilizando o método de reconstituir o fluxo de papéis desde a ocorrência do fato, passando pelo processo de investigação na polícia civil, até o processamento dos casos, para se compreender melhor o processo de escolha dos casos que vão a julgamento. Não apenas os aspectos voltados para a denúncia dos crimes de trânsito, como também a Delegacia Especializada em Acidente de Veículo apresentam-se com um bom campo de investigação.

Outra possibilidade de continuidade dos estudos sobre os crimes de trânsito seria a investigação de por que tão poucos casos de homicídio vão a julgamento já que morrem tantas pessoas no trânsito no país, levando em consideração que os crimes de homicídio culposo no trânsito e embriaguez ao volante não dependem da vítima para serem investigados. Também, a sua variação mais grave - o homicídio doloso no trânsito, não tem estudos sociológicos, então quais as evidências transformam o homicídio culposo em doloso, levando a Júri popular?

A imprensa nacional tem transformado determinadas condutas no trânsito em generalizações, ou seja, os condutores no Brasil que cometem crimes de trânsito são aqueles

que dirigem em alta velocidade, não respeitam as regras de circulação com segurança e bebem antes de dirigir. Os flagras televisivos são abundantes, mas a punição para esses condutores ainda é pouco explorada. Nesse sentido, já se tem um caminho percorrido ao estudar algumas características do perfil de criminosos no trânsito, por exemplo, há um percentual de condutores que tem antecedentes criminais tanto do trânsito, quanto de outros crimes. Mas, ainda falta entender melhor sobre a relação entre os antecedentes criminais e as chances de ser punido por crime de trânsito e também compreender mais sobre os crimes homicídio doloso no trânsito, por que vão para o Tribunal do Júri, como é construído o processo de decisão para que um crime vá a Júri popular.

Por fim, seguindo a estratégia de investigar os crimes de trânsito com fluxo retrospectivo, buscar/levantar informações que permitam a comparação entre os anos, para que se possa com mais segurança estudar as características do fluxo, dos agentes e as tendências de incriminar condutores de trânsito.

Os resultados aqui encontrados e trabalhados de forma preliminar e exploratória são, porém, importantes para apontar uma nova forma de entendimento do comportamento social e ainda de um campo de pesquisa instigante. As informações indicam que se deve aprofundar e ampliar as discussões sobre os crimes de trânsito.

REFERÊNCIAS

ADORNO, Sérgio. **Crime, justiça penal e desigualdade jurídica**: as mortes que se contam no tribunal do júri. Revista de Sociologia da USP (Tempo Social). V. 21, 133-151, 1994.

ADORNO, Sérgio e PASINATO, Wania. **A justiça no tempo e o tempo da justiça.** Revista de Sociologia da USP (Tempo Social). V. 29. n.2, 131-155, 2007.

ADORNO, Sérgio. **Crise no sistema de Justiça criminal**. Ciência e Cultura. vol. 54 no.1. São Paulo Jun/Sep. , p 50-51, 2002.

ALCHIERI, João Carlos, SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e GOMES, Joseane Maria Nóbrega Carlos. **Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil.** *Psicol. pesqui. transito*. [online]. jun. 2006, vol.2, no.1, p.53-59. Disponível em: http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php. <Acesso em 20 de janeiro de 2010>

ALMEIDA, Nemésio Dario Vieira de. **Contemporaneidade X trânsito reflexão psicossocial do trabalho dos motoristas de coletivo urbano.** *Psicol. cienc. prof.* [online]. set. 2002, vol.22, no.3, p.62-69. Disponível em: http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php <Acesso em 20 de janeiro de 2010>

ALVAREZ, Marcos César. **Controle Social:** notas em torno de uma noção polêmica. São Paulo em perspectiva. 18(1); p. 168-176, 2004.

AZEVEDO, Rodrigo Ghiringhelli de. **Juizados Especiais Criminais: uma abordagem sociológica sobre a informalização da justiça penal no Brasil.** Revista Brasileira de Ciências Sociais, vol. 16 nº 47 out., 2001.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. **Relatório Comparativo 2003-2008**. Brasília, 2009. Disponível em: http://portal1.antp.net/site/default.aspx. <Acesso em 19 de dezembro de 2009.>

BARROS, Aluisio de; *et al*. **Acidentes de trânsito com vítima: sub-registro, caracterização e letalidade.** Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, 19(4): 979-986, jul-ago, 2003.

BASTOS, Yara Gerber Lima; ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antônio. **Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil**, 1997/2000. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, June 2005 . Disponível em: http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2005000300015&lng=en&nrm=iso. <Acesso em 06 de julho de 2009.>

BATITUCCI, Eduardo; CRUZ, Marcus Vinicius Gonçalves; SILVA, Breno. **Fluxo do crime de homicídio no sistema de justiça criminal em MG**. 30 Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu, 2006.

BEATO, Cláudio Chaves. **Determinantes da Criminalidade em Minas Gerais.** Trabalho apresentado no XXI Encontro da ANPOCS - Caxambu. 1997.

BEATO, Cláudio; PEIXOTO, Betânia Totino; ANDRADE, Mônica Viegas Crime, oportunidade e vitimização. **Revista Brasileira de Ciências Sociais,** 2004, vol.19, n. 55, ISSN 0102-6909.

BEATO, Cláudio. Gestão da Informação. **Gestão da informação e estatística de segurança pública no Brasil**. Coleção Segurança com cidadania. Brasília: Secretaria Nacional de Segurança Pública. Ano 1, n.02, p. 8-46, 2009.

BECCARIA, Cesare. **Dos delitos e das penas**. 11 ed. São Paulo: Hemus, 1995.

BECKER, Howard S. **Outsiders**: estudos de sociologia do desvio. Rio de janeiro: Jorge Zahar Editores, 2008.

BELLABY, Paul. **To risk or not to risk?** Uses and limitation of Mary Douglas on risk acceptability for understanding heath and safety at work and road accidents. **Sociological Review.** Vol. 38; n.03, p. 465-483, 1990.

BHTRANS. Manual de medidas moderadoras do tráfego: traffic calming/ Empresa de transportes de Belo Horizonte S/A, editora BHTRANS, 1999.

BHTRANS. Plano de Circulação da real Central. Empresa de transportes de Belo Horizonte S/A. Belo Horizonte, 20--.

BLACK, Donald. **The behavior of law.** San Diego: Academic Press, 1976.

BRASIL. **Código de Processo Penal.** Lei n° 3.689 de 3 de outubro de 1941. Disponível em: http://www.oas.org/juridico/MLA/pt/bra/pt_bra-int-text-cpp.pdf. <Acesso em: 16 de julho de 2009.>

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificada pela Lei 9.605, de 21 de janeiro de 1998. Contagem: Santa Clara editora, 2000.

BRASIL. Lei n 11.340 de 7 de agosto de 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11340.htm. <Acesso em 26 de fev de 2009.>

BRASIL. Lei 11.705 de 11 de junho de 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm. Acesso em: 16 de julho de 2009.

BRASIL. Disponível em: http://www2.cidades.gov.br/renaest/listaNoticiaPublicada.do?op=noticia.publicada.listaEstatistica. <Acesso em 04 de abril de 2009.>

BRASIL. Lei 11.343 de 23 de agosto de 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11343.htm. Acesso em: 17 de dezembro de 2009.

Caderno Classificados: **Jornal Folha de São Paulo**. 26 de julho, 2009. Ano 89 N. 29.334

CAMMI, Carlos Tabasso. **Conceito Médico-Legal de Capacidade ou Aptidão Psicofísica de Tráfego.** Revista ABRAMET nº 31 Julho/agosto, 1999

CAMPILONGO, Celso Fernando. Assistência Jurídica e realidade social: apontamentos para uma tipologia dos serviços legais. Núcleo de Assessoria Jurídica popular – NAJUP. Disponível em: http://najup.files.wordpress.com/2008/08/2-nova-tipologia-dos-servic3beos-legais.pdf. <Acesso em 16 de agosto de 2009.>

CANO, Inácio. **Mensurando a impunidade no sistema de justiça criminal no Rio de Janeiro.** Relatório Final/SENASP, abril, 2006.

CAVALCANTI, Rosângela Batista. **Cidadania e Acesso à Justiça**. São Paulo: IDESP, 1999.

CERQUEIRA, Daniel; LOBÃO, Waldir Determinantes da criminalidade: arcabouços teóricos e resultados empíricos. **Dados**, 2004, vol.47, n. 2, ISSN 0011-5258.

COELHO, Edmundo Campos. **A oficina do diabo e outros estudos sobre a criminalidade**. São Paulo: Record, 2005.

CUNHA, Luciana Gross Siqueira. Juizado Especial: ampliação do acesso a Justiça? In: SADEK, Maria Tereza (org.) **Acesso à Justiça**. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, 2001.

DAMATTA, Roberto. **Carnavais, Malandros e Heróis**. 3 ed. Rio de Janeiro: Zahar editors, 1981.

DIXON, Jo. The Organization Context of criminal sentencing. **American Journal of Sociology**. Vol. 100; n. 05; p. 1157-98, 1995.

DRUMOND JR, Marcos *et al* . Avaliação da qualidade das informações de mortalidade por acidentes não especificados e eventos com intenção indeterminada. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 33, n. 3, June 1999 . Disponível em http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101999000300008&lng=en&nrm=iso. <Acesso em 06 de julho de 2009.>

DURKHEIM, Emile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Abril Cultural. Coleção os pensadores, 1978.

DURKHEIM, Emile. **Divisão do trabalho social**. Martins, Fontes, Lisboa, 1997.

DURKHEIM, Emile. **Lições de sociologia: a moral. o direito e o Estado**. T.A. Queiroz / Universidade de São Paulo, São Paulo, 1983.

FARIA, José Eduardo. O sistema brasileiro de justiça: experiência recente e futuro. São Paulo: **Estudos Avançados**, 18 (51): p. 103-125, 2004.

FERREIRA, António Casimiro; PEDROSO, João. **Os tempos da Justiça:** ensaio sobre a duração e morosidade processual. Coimbra: Oficina do CES, n. 99, 1997.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Indicadores sociais de criminalidade.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1987.

FOCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**: a história da violência nas prisões. Petrópolis: Vozes, 2004.

FOCAULT, Michel. **História da Sexualidade I:** a vontade de saber. 13. ed.Rio de Janeiro: Graal, 1999. 152p.

GARAPON, Antoine; PAPAPOULOS, Ioannis. **Julgar nos Estados Unidos e na França:** cultura jurídica francesa e *Common Law* em uma perspectiva comparada. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2008.

GARLAND, David. **A cultura do controle**: crime e ordem social na sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Revan, 2008.

GODOI, Marciano Seabra de. **A obrigação de soprar o bafômetro e o direito de não produzir prova contra si mesmo.** (24 de julho de 2008) Disponível em: http://abetran.org.br/index. <Acesso em: 18 de julho de 2009.>

GULLO, Álvaro de Aquino e Silva. Violência urbana: um problema social. **Tempo social**; Rev . Sociol. USP, São Paulo, v. 10(1): 105-119, 1998.

GUSFIELD, Joseph. **The culture of public problems**: drinking - driving and simbolic order. Chicago Press, 1981.

HAGAN, John; HEWITT, John; ALWIN, Duane. Ceremonial Justice: crime and punishment in a loosely coupled system. **Social Forces**. Vol. 58, n. 2, p: 506 -527, 1979.

INSTITUTO DE CIÊNCIAS CRIMINAIS. Justiça Criminal Fluxograma dos processos de rito comum, disponível em : http://ibccrim.org.br/upload/nucleos/fluxo_maio_2001.pdf <Acesso em: 27 de janeiro de 2008.>

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas. Brasília, 2003.

IZUMINO, Wânia Pasinato. **Justiça e violência contra a mulher**: papel do sistema judiciário na solução dos conflitos de gênero. 2 ed. São Paulo: FAPESP/AnnaBlume, 2004.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de Trânsito:** anotações à parte criminal do Código de Trânsito. lei Federal n° 9503 de 23 de setembro de 1997. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1998.

JESUS, Damásio de. Limites à prova da embriaguez ao volante: a questão da obrigatoriedade do teste do bafômetro. (2004). Disponível em: http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/index.php/buscalegis/article/viewFile/12269/11834. <Acesso em 20 de janeiro de 2010.>

JOBIM, Eduardo Schmidt. A inaplicabilidade do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=2444. <Acesso em 13 de outubro de 2008.>

JORNAL DO BRASIL. O trânsito "subversivo". Entrevista/Roberto DaMatta. Domingo, 13 de agosto de 2000.
JORNAL ESTADO DE MINAS. Caderno Política. A solução é a sociedade toda pressionar; p.06 e 07. Domingo 3 de setembro de 2000.

JUNQUEIRA, Elaine Botelho. Acesso à justiça: um olhar retrospectivo. **Revista Estudos Históricos,** n.18, p. 1-15, 1996.

JUNQUEIRA FILHO, Laurindo Martins. O novo Código: Navegar é preciso. **Revista Transporte Públicos** – ANTP, ano 20, 51- 55, 1998.

KANT de LIMA, Roberto. Práticas processuais brasileiras e polícia. In: KANT de LIMA, Roberto. **Polícia da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro**: Forense, 1995.

KANT de LIMA, Roberto. Polícia e exclusão na cultura judiciária. **Tempo Social**, vol. 9; n° 1, 1997.

KANT de LIMA, Roberto Kant; MISSE, Michel; MIRANDA, Ana Paula Mendes. Violência, criminalidade, segurança pública e justiça criminal no Brasil: uma bibliografia. **BIB**, Rio de Janeiro, nº 50, pp. 45-123, 2000.

KANT de LIMA, Roberto. **Ensaios de Antropologia e de Direito**. Rio de Janeiro: Lúmen Júris editora, 2008.

KILSZTAJN, Samuel *et al*. Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito e frota de veículos. **Revista de Saúde Pública**; 35(3): 262-8, 2001.

KUME, Leandro; NERI, Marcelo Cortes. **É possível reduzir as mortes no trânsito**? O efeito do novo Código Brasileiro de Trânsito. Fundação Getúlio Vargas. N.660, 2007.

LADEIRA, Roberto Marini. **Morbi-Mortalidade por acidentes de Trânsito em Cinco Hospitais de Belo Horizonte e Contagem, 1994/95**. Belo Horizonte: Escola de Medicina/ UFMG. Dissertação de Mestrado, 1995.

LEMBRUGER, Julita. Problematizando temas relativos ao sistema penitenciário. **Criminalidade, violência e segurança pública no Brasil: uma discussão sobre as bases de dados e questões metodológicas**. Fórum de debates – 4° encontro. Rio de Janeiro: CeSec, 2000.

LIMA, Renato Sérgio. Sistema de informações criminais: construindo uma metodologia de integração de dados e de análise do fluxo da justiça criminal do estado de São Paulo. **Fórum de Debates** – Criminalidade, violência e Segurança pública no Brasil: uma discussão sobre as bases de dados e questões metodológicas. Rio de Janeiro: IPEA/CESEC. ago, 2000.

LIMA, Renato Sérgio. Produção da Opacidade: estatísticas criminais e segurança pública no Brasil. **Gestão da informação e estatística de segurança pública no Brasil**. Coleção

Segurança com cidadania. Brasília: Secretaria Nacional de Segurança Pública. Ano 1, n.02, 2009.

MAGALHÃES, Carolina Brandão. **Crimes de trânsito**: dolo eventual ou homicídio culposo? Belo Horizonte: A autora, 2006.

MELLO JORGE, M. H. P. & LATORRE, M. R. O. **Acidentes de Trânsito no Trânsito no Brasil: Dados e Tendências**. Cad. Saúde Públ., Rio de Janeiro, 10(supl.1): 19-44, 1994.

MELLO JORGE, M.H.P.& VERMELHO, L.L. **Mortalidade de Jovens: análise do período de 1930 a 1991 (a transição epidemiológica para a violência).** Revista de Saúde Pública, 30(4): 319-31, 1996.

MINAYO, Maria Cecília de S. Violência social sob a perspectiva da saúde pública. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 2009 . Disponível em: http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X1994000500002&lng=en&nrm=iso. <Acesso em 06 de julho de 2009.>

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal:** Parte Geral. 7 ed. São Paulo: Atlas, 1992.

MISSE, Michel Sobre a construção social do crime no Brasil: esboços de uma interpretação. In: MISSE, Michel (org.). **Acusados e Acusadores**: estudos sobre ofensas, acusações e incriminações. Rio de Janeiro: REVAN, 2008.

MISSE, Michel; VARGAS, Joana Domingues. O fluxo de incriminação no Rio de Janeiro na década de 50 e no período 1997-2001: comparação e análise. **XIII Congresso Brasileiro de Sociologia**, Recife, 2007. mimeo

NASCIMENTO, Francisco Guimarães. **Direitos de Trânsito.** Ed. Juarez de Oliveira. São Paulo, 1999.

NAVEGA, Elisabeth. **Manual Prático de direito penal e processo penal**. São Paulo: Sugestões literárias, 1997.

NOBRE, Maria da Penha Pereira. O que muda com o Novo Código Nacional de Trânsito. **Revista dos Transportes Públicos** – ANTP – Ano 20, 99-104, 1998.

NOGUEIRA, Fernando Célio de Brito. **Crimes do Código de Trânsito**: de acordo com a lei Federal n° 9503 de 23 de setembro de 1997. São Paulo: Atlas, 1999.

OLIVEIRA, Fabiana Luci de; SILVA, Virginia Ferreira. Processo judiciais como fonte de dados: poder e interpretação. Porto Alegre: **Sociologias**, ano 7, n° 13jan/jun, 2005; p. 244-259.

PAIXÃO, Antônio Luiz. A violência urbana e a sociologia: sobre crenças e fatos e mitos e teorias e políticas e linguagem e...**Religião e sociedade**, 15(1): 68- 81, 1990.

PAIXÃO Antônio Luiz; BEATO, Cláudio C. F. Crimes, vítimas e policiais. **Revista de Sociologia da USP**. Vol. 9, n.1, maio, 1997.

PINSKY, Ilana. **Dirigir alcoolizado: perfil de risco entre jovens de São Paulo**. Tese de Doutorado: São Paulo, Faculdade de saúde pública, 1999.

PINHEIRO, Paulo Sérgio *et al*. **Continuidade autoritária e construção da democracia.** Relatório Final. São Paulo, FAPESP/CNPq/Fundação Ford, 1999.
PIRES, Ariosvaldo de Campos e SALES, Sheila Jorge Selim de. **Crimes de Trânsito na Lei n°9.503/97**. Belo Horizonte: Del Rey, 1998.

RELATÓRIO DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Global Status Report on Road Safety: time for action. World Health Organization, 2009.

RIBEIRO, Carlos Antonio Costa. As práticas judiciais e o significado do processo de julgamento**. Dados**, 1999, vol.42, n. 4. p. 691-728.

RIBEIRO, Ludmila. O tempo da justiça criminal brasileira. **Homicídios: políticas de controle e prevenção no Brasil**. Coleção Segurança com cidadania. Brasília: Secretaria Nacional de Segurança Pública. Ano 1, n.02, p. 37-67, 2009

ROESLER, Átila Da Rold. Novas (e velhas) polêmicas sobre os crimes de trânsito . **Jus Navigandi**, Teresina, ano 8, n. 250, 14 mar. 2004. Disponível em: http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4949. <Acesso em: 14 out. 2007.>

ROJO, Raúl Enrique; AZEVEDO, Ghiringhelli Rodrigo. Sociedade, direito, justiça. Relações conflituosas, relações harmoniosas. Porto Alegre: **Sociologias**, ano 7, n° 13jan/jun, 2005; p. 16-34.

ROLIM, Marcos. **A síndrome da rainha vermelha**: policiamento e segurança pública no século XXI. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

ROCHA, Helena Vasconcelos. **Juventude em Trânsito.** Dissertação de Mestrado - UNB, 1994.

ROCHA, Jadir Silva. A reforma do poder judiciário na visão acadêmica. In: SVEDAS, Andréia. **Morosidade da Justiça**: causas e soluções. Brasília: Consulex, 2001.

SADEK, Maria Tereza. Judiciário: mudança e reforma. São Paulo: **Estudos Avançados**, 18 (51): p. 79-101, 2004.

SALLAS, Fernando; GAUTO, Maitê; ALVAREZ, Marcos Cesar. A contribuição de David Garland: a sociologia da punição. **Tempo Social-Revista de Sociologia da USP;** V. 18 n. 1; 329-350, 2006.

SANTOS, Andreia. **Acidentes de trânsito em Belo Horizonte**: uma perspectiva sociológica. Belo Horizonte: UFMG/FAFIH, Dissertação de Mestrado, 2000.

SANTOS, Andreia; BATITUCCI, Eduardo Cerqueira. **Fábrica de carimbos**: mediação de conflitos e papel do judiciário no JECRIM - Belo Horizonte/MG. 26ª Reunião Brasileira de Antropologia: Desigualdade na Diversidade 01 a 04 de junho de 2008 - Porto Seguro, Bahia.

SANTOS, Boaventura Sousa; *et al*. **Os tribunais nas sociedades contemporâneas**: o caso português. Porto: Ed. Afrontamento. Centro de Estudos Judiciários, 1996.

SAPORI, Luiz Flávio. Uma abordagem organizacional da justiça criminal na sociedade brasileira. **Criminalidade, violência e segurança pública no Brasil: uma discussão sobre as bases de dados e questões metodológicas**. Fórum de debates – 4° encontro. Rio de Janeiro: CeSec, 2000.

SAPORI, Luiz Flávio. **Segurança pública no Brasil**: desafios e perspectivas. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

SCALASSARA, Marlene Bonoto; SOUZA, Regina Kazue Tanno de; SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula. Características da mortalidade por acidentes de trânsito em localidade da região Sul do Brasil. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 32, n. 2, Apr. 1998. Disponível e: http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101998000200004&lng=en&nrm=iso. <Acesso em: 27 Jan. 2010. >

SILVA, Bráulio Figueiredo Alves; FERNANDES, Rodrigo Alison. O medo nas ruas: um estudo ecológico multinível da percepção de risco em Belo Horizonte. **31º Encontro Anual da ANPOCS**. Caxambu, 2007. mimeo

SINHORETTO, Jaqueline. Ir aonde o povo está: etnografia de uma reforma da justiça. São Paulo: Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, **tese de doutorado**, 2006.

SOUZA, Maria de Fátima Marinho; *et al*. Análise descritiva e de tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil. **Epidemiologia e serviços de saúde;** 16(1):33-44, 2007.

SOUZA, Edinilsa Ramos de, MINAYO, Maria Cecília de Souza and FRANCO, Letícia Gastão. **Avaliação do processo de implantação e implementação do Programa de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito.** *Epidemiol. Serv. Saúde*. [online]. Mar. 2007, vol.16, no.1 [cited 24 December 2009], p.19-31. disponível em: http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742007000100003&lng=en&nrm=iso>.

SUDNOW, David. Normal Crimes: sociological features of the penal code in a public defender Office. **Social Problems**. Vol. 12, n. 3, p. 255-276, 1965.

SVEDAS, Andréia Mendes *et al*. **Morosidade da Justiça**: causas e soluções. Brasília: Consulex, 2001.

TATA, Cyrus and HUTTON, Neil. What 'rules' in sentencing? Consistency and Disparity in the absence of 'rules'. **Internacional Journal of the sociology of Law**, 26 p. 339-364, 1998.

VANDERBILT, Tom. **Por que dirigimos assim**? Mitos, verdades e curiosidades sobre o trânsito. Rio de Janeiro: Elsiever/Campus, 2009.

VARGAS, Joana Domingues. Familiares ou desconhecidos? A relação entre os protagonistas de estupro no fluxo do sistema de justiça criminal. **Revista Brasileira de Ciências Sociais** vol. 14; n° 40, jun, 1999.

VARGAS, Joana Domingues. **Crimes Sexuais e Sistema de Justiça**. São Paulo: IBCCRIM, 2000.

VARGAS, Joana Domingues. Estupro: que Justiça? Fluxo de funcionamento e análise do tempo da justiça criminal para o crime de estupro. Rio de Janeiro. **Tese de Doutorado,** 2004.

VARGAS, Joana Domingues. Metodologia de tratamento do tempo e da morosidade processual na Justiça criminal. Relatório Final/SENASP, 2006

VARGAS, Joana Domingues. Indivíduos sob suspeita: a cor dos acusados de estupro no fluxo do sistema de justiça criminal. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 42, n. 4, 1999. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php .<Acesso em 13 de julho de 2009.>

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Os ônibus, os automóveis e as classes sociais: limites da política de transporte urbano no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos –ANTP**- Ano 15, 1993 – 1º trimestre.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito**. Editora Brasiliense – Coleção Primeiros Passos (162). São Paulo, 1998.

VIANNA, Luiz Werneck. *et al* **Corpo e alma da magistratura brasileira**. 2 ed. Rio de Janeiro: Revan, 1997.

VIANNA, Luiz Werneck. A judicialização da política e das relações sociais no Brasil. Rio de Janeiro: Revan, 1999.

ZALUAR, Alba; NORONHA, José C. de; ALBUQUERQUE, Ceres. Violência: pobreza ou fraqueza institucional? **Cad. Saúde Pública**, [online]. 1994, vol.10, suppl.1, PP.213-17, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.scielosp.org/scielo.php?. <Acesso em: 13 Jan. 2010.>

ANEXO I

ROTEIRO de entrevista para JUIZES, PROMOTORES, ADVOGADOS/DEFENSORES – Varas Criminais de Belo Horizonte.

Bloco A – Justiça criminal e crimes de trânsito – o funcionamento da Justiça

a) Qual a sua opinião sobre o funcionamento, de uma forma geral, das Varas Criminais de Belo Horizonte?

b) Quais são os artigos de Crimes de Trânsito, mais comuns julgados nas varas criminais?

c) Em sua opinião, qual a missão das varas criminais de Belo Horizonte?

d) O que é produzir justiça em relação aos crimes de trânsito?

e) Qual a sua opinião sobre a transação penal para os crimes de trânsito?

f) Qual o perfil das vitimas e dos autores dos CRIMES DE TRÂNSITO?

g) O Sr. acredita que o papel de juízes, promotores, defensores públicos e advogados da forma como se realiza contribui para o cumprimento dos objetivos de julgamento dos crimes de trânsito?

h) Quantas audiências em média ocorrem em sua vara criminal para esse tipo de crime? São suficientes para o processamento da justiça?

i) Há algum problema ou impedimento de justiça mais comum que atrase os julgamentos?

Bloco B – Construção do crime de trânsito

Agora, as questões serão referentes apenas aos crimes de homicídio no trânsito.

a) Qual o seu entendimento sobre o crime de homicídio no trânsito?

b) Em sua opinião, o que é produzir justiça, em relação ao crime de homicídio no trânsito?

c) Em sua opinião, quais os elementos que a promotoria leva em conta na construção de crimes de homicídio no trânsito?

d) As tipificações de crimes de homicídio no trânsito são adequadas para atender a todos os casos de homicídio?

Bloco C – Sentenciamento/Julgamento dos crimes de trânsito

a) Qual é, em sua opinião, a natureza das punições administradas aos crimes de homicídio no trânsito?

b) As punições aplicadas aos infratores/criminosos de homicídio no trânsito são cumpridas?

c) O Sr. acredita que as punições para os crimes de homicídio no trânsito tem efeito prático?

d) Há reincidência nos crimes de homicídio no trânsito?

e) Em sua opinião, qual o principal problema para a efetividade das punições para os crimes de trânsito?

ANEXO II

FJP - NESP: PESQUISA SOBRE CRIMES DE TRÂNSITO
AUTOR

INSTRUÇÕES:

- Leia e siga os enunciados e as instruções de cada fase do questionário atentando para as fases do processo que estão sob análise naquele momento;
- Responda todas as questões;
- Não se apresse.
- Leia com calma e tenha segurança para responder;
- Caso tenha dúvidas, volte ao texto e gaste o tempo que for necessário - ou recorra a alguém da pesquisa para solucionar a dúvida.
- S/I - Sem informações
- NSA - Não se aplica

PROCESSO NÚMERO: Comarca ☐☐☐

☐☐ ☐☐☐☐☐☐☐

PESQUISADOR:

☐☐

01. Andreia
02. Elaine
03. Gabrielle
04. Joyce
05. Liliana
06. Rafaela

56. Este questionário se refere ao:

270 a 271

Autor/Réu número: 00. RÉU ÚNICO ☐☐	Nome completo: _____

57. Data de Nascimento do Autor/Réu: (8 em todos os campos para S/I)

272 a 274

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

58. Naturalidade do Autor/Réu:

☐☐
275

Estado (Tabela UF - 88 para S/I)

Município _____
(Tabela Município, apenas para MG - 8888 para outros e S/I)

276 e 276a

☐☐☐☐

277

59. RG do Autor/Réu: (Incluindo letras - 88 para S/I)

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

278

60. Sexo do Autor/Réu:

00. Masculino
01. Feminino
88. S/I

279 a 284

61. Endereço do Autor/Réu (por extenso):

Rua/Av._____
Nº_____ Complemento:_____
Bairro:_____
Cidade:_____ Estado: _____

285

61a. Endereço do Autor (CEP): (8 em todos os campos para S/I)

☐☐☐☐☐ ☐☐☐

286

62. Estado Civil do Autor/Réu:

00. Casado
01. Solteiro
02. Amasiado/vive com companheiro(a)
03. Separado/divorciado
04. Viúvo(a)
05. Outro
88. S/I

287

63. Cor do Autor/Réu:

00. Branca
01. Parda
02. Preta
03. Mulata
04. Morena
05. Amarela
06. Clara
07. Outra
88. S/I

288

288a

64. Grau de Instrução do Autor/Réu:
(Marcar sempre a opção declarada, quando disponível)

00. Sem instrução
01. Assina o nome
02. Alfabetizado
03. Sabe ler e escrever
04. Ensino Fundamental Incompleto ou Completo
05. Ensino Médio Incompleto ou Completo
06. Ensino Superior Incompleto ou Completo
07. Outro: _____
88. S/I

EM RELAÇÃO A O AUTOR INFORME:

296 a 297

69. Sintoma de embriaguez - no fato:
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I

70. Sintoma de Drogas - no fato:
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I

298 a 299

71. Tem antecedentes criminais - de qualquer natureza?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I

71a. Se SIM, quantos? (99 NSA)

300 a 305

71b. Se SIM, quais os antecedentes (artigo do código penal)? Se mais de três, informe os três primeiros - anotar por extenso. (99 NSA)

306

71c. Tem antecedentes criminais no Trânsito?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I

307 a 312

71d. Se SIM, quais os antecedentes (artigo do CTB)? Se mais de três, informe os três primeiros - anotar por extenso. (99 NSA)

313

72. Grau da lesão sofrida pelo Autor/Réu:
00. Sem lesões aparentes/nenhuma
01. Qualquer tipo de lesão
88. S/I

314

73. Houve Interrogatório do indiciado na POLÍCIA?
00. Não
01. Sim
88. S/I

315 a 317

73a. Se SIM, qual a data? (88 para S/I e 99 NSA)

Dia Mês Ano

318

74. Houve Decretação da Prisão do indiciado na fase Policial?
00. Não
01. Sim
88. S/I

319 a 321

74a. Caso SIM, data do mandado? (88 para S/I e 99 NSA)

Dia Mês Ano

322

75. O mandado de prisão foi cumprido?
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

323

323a

75a. Caso SIM, natureza da prisão na fase Policial?
00. Flagrante
01. Preventiva
02. Temporária
03. Outro: _____
88. S/I
99. NSA

324

76. Houve dificuldade para localizar o indiciado na fase Policial?
00. Não
01. Sim
88. S/I

325

77. O Autor/Réu já foi preso alguma vez antes deste fato?
00. Não
01. Sim
88. S/I

326

78. O Autor/Réu já foi processado alguma vez antes deste fato?
00. Não
01. Sim
88. S/I

327

79. **O Autor/Réu já foi condenado na justiça alguma vez antes deste fato?**
00. Não
01. Sim
88. S/I

328 e 328a

79a. **Se SIM, qual o crime (Artigo do Código Penal):** (99 NSA)

Por extenso _____

PROVIDÊNCIAS ADOTADAS:

329 a 330

80. **Fez algum exame de perícia Médico-Legal?**	**81.** **Fez exame de alcoolemia?**
00 - Não 01 - Sim 88 - S/I	00 - Não 01 - Sim 88 - S/I

331 a 333

82. **Data do mandado de citação do Autor/Réu para a ciência do início do processo:** (8 em todos os campos para S/I)

Dia Mês Ano

334

83. **A citação foi feita:**
00. Pessoalmente
01. Por edital
02. Por carta precatória
03. Por correios
04. A terceiros
88. S/I
99. NSA

335

84. **Houve dificuldade de localização do Autor/Réu para a citação?**
00. Não
01. Sim
88. S/I

336

336a

85. **Razão principal para a dificuldade de localização do Autor/Réu para a citação?**
00. Endereço ignorado
01. Réu em local ignorado
02. Réu mudou de endereço
03. Réu falecido
04. Outro: _____
88. S/I
99. NSA

352 a 354

90b. Data do cumprimento do mandado:
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

355

91. O processo foi Suspenso?
00. Não
01. Sim
88. S/I

356 a 358

91a. Se SIM, por quanto tempo? (88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐
Anos Meses Dias

359

92. O Réu foi condenado?
00. Não
01. Sim
88. S/I

360 a 362

92a. Data da Sentença:
(8 em todos os campos para S/I)

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

363 a 365

92b. Se condenado, qual o tempo (total) estipulado para a pena?
(9 em todos os campos para NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐
Anos Meses Dias

366 a 371

92c. Artigo do Código (Penal ou de Trânsito) imputado ao Autor/Réu na sentença (conforme TABELA da questão 02a.): (8 em todos os campos para S/I)

☐☐☐ **Por extenso:** _____
☐☐☐ **Por extenso:** _____
☐☐☐ **Por extenso:** _____

372 a 375

92d. A pena imputada ao Autor/Réu foi? (Escrever por extenso)

a) _____
b) _____
c) _____
d) _____

376

93. **Foi oferecida transação penal ao Autor/Réu?**
00. Não
01. Sim
88. S/I

377

94. **Houve substituição de pena?**
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

378 a 380

94a. **Se SIM, qual o tempo (total) fixado para a pena substitutiva?**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Anos Meses Dias

381 a 384

94b. **Se SIM, qual(is) tipo(s) de pena(s) substitutiva(s)?**

a) _____
b) _____
c) _____
d) _____

385

95. **A pena foi cumprida integralmente?**
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

386

95a. **Se NÃO, qual o motivo do não cumprimento?**

_____
_____
_____
_____

387

96. **No caso de o processo ter ido para a 2ª Instância, o Autor/Réu foi?** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)
00. Absolvido
01. Condenado

388 a 390

96a. **Se condenado em 2ª Instância, qual(is) a(s) pena(s) imputada(s)?**

a) _____
b) _____
c) _____

391

97. **Houve extinção da punibilidade?**
00. Não
01. Sim
88. S/I

392 a 394

97a. **Se SIM, data extinção da punibilidade:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

ANEXO III

1

FJP - NESP: PESQUISA SOBRE CRIMES DE TRÂNSITO
FLUXO PROCESSUAL

INSTRUÇÕES:

* Leia e siga os enunciados e as instruções de cada fase do questionário atentando para as fases do processo que estão sob análise naquele momento;
* Responda todas as questões;
* Não se apresse.
* Leia com calma e tenha segurança para responder;
* Caso tenha dúvidas, volte ao texto e gaste o tempo que for necessário - ou recorra a alguém da pesquisa para solucionar a dúvida.
* S/I - Sem informações
* NSA - Não se aplica

01 a 03 **PROCESSO NÚMERO:** Comarca ☐☐☐

☐☐ ☐☐☐☐☐☐ ☐

04 **VARA CRIMINAL:** ☐☐

PESQUISADOR: 05 ☐☐

01. Andreia
02. Elaine
03. Gabrielle
04. Joyce
05. Liliana
06. Rafaela

06 a 08 **Data do preenchimento do questionário:**

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

09 a 10 **Hora do início do preenchimento do questionário:**

☐☐ ☐☐
hora minutos

11 a 12 **Hora do final do preenchimento do questionário:**

☐☐ ☐☐
hora minutos

13 — **01.** **Número total de advogados que atuaram ao longo do processo:** ☐☐

01a. **Número da OAB de até 04 advogados:**
Indicar, preferencialmente, o número da OAB do(s) advogado(s) da(s) alegação(ões) final(is).

a) Advogado(a) do Réu	b) Advogado(a) do Réu
14 a 15 ☐☐☐☐☐☐	☐☐☐☐☐☐
c) Advogado(a) da Vítima	**d) Advogado(a) da Vítima**
16 a 17 ☐☐☐☐☐☐	☐☐☐☐☐☐

18 — **02.** **Quantos artigos estão informados na capa do processo?** ☐☐

02a. **Indique QUAIS de acordo com a tabela:** (99 NSA)

19 a 20 — 1º ☐☐ 2º ☐☐

21 a 22 — 3º ☐☐ 4º ☐☐

02 - Art. 302	08 - Art. 308
03 - Art. 303	09 - Art. 309
04 - Art. 304	10 - Art. 310
05 - Art. 305	11 - Art. 311
06 - Art. 306	12 - Art. 312
07 - Art. 307	

23 — **02b.** **Havendo indicação de outros artigos penais ao longo do processo, informe quantos:** (99 NSA) ☐☐

02c. **Indique quais:** (99 NSA)

24 a 25 — 1º ☐☐☐ 2º ☐☐☐

26 a 27 — 3º ☐☐☐ 4º ☐☐☐

DADOS DO BOLETIM DE OCORRÊNCIA - BO

03. **Código da ocorrência:** (88 para S/I e 99 NSA)

28 — **DIAO** ☐☐☐☐☐☐☐

29 — **REDS** ☐☐☐☐☐☐☐

30 a 32

04. **Data do fato:**

□□ □□ □□□□
Dia Mês Ano

33 a 35

05. **Data do Boletim de Ocorrência:** (88 para S/I e 99 NSA)

□□ □□ □□□□
Dia Mês Ano

36 a 38

06. **Data da Comunicação para a DEAV ou delegacia:** (88 para S/I e 99 NSA)

□□ □□ □□□□
Dia Mês Ano

□□
39

07. **Hora do fato:**

00. Entre 06:00 e 12:00
01. Entre 12:00 e 18:00
02. Entre 18:00 e 24:00
03. Entre 24:00 e 06:00
88. S/I

□□
40

08. **Dia da semana:**

00. Segunda-feira
01. terça-feira
02. quarta feira
03. quinta feira
04. sexta feira
05. sábado
06. domingo

41 a 46

09. **Endereço do fato (por extenso):**

Rua/Av._____
Nº_____ Complemento:_____
Bairro:_____
Cidade:_____ Estado: _____

47

09a. **Endereço do fato (CEP):** (8 em todos os campos para S/I)

□□□□□ □□□

□□
48

10. **Tipo de local do fato:**

00. Via Urbana
01. Via Vicinal
02. Via de acesso controlado
03. Estrada / Rodovia Municipal
04. Estrada / Rodovia Estadual
05. Estrada / Rodovia Federal
06. Outros_____
88. S/I

48a

□□
49

11. **Quantos veículos envolvidos na ocorrência?**

Veículo 1 ☐☐ 50
Veículo 2 ☐☐ 50a
Veículo 3 ☐☐ 50b
Veículo 4 ☐☐ 50c
50d

☐☐ 51

☐☐ 52

53 a 55

☐☐ 56
56a

57 a 59

11a. Tipo(s) de veículo(s) da Ocorrência:
00. Bicicleta
01. Carroça/carro de boi
02. Motocicleta
03. Automóvel
04. Caminhoneta/caminhonete
05. Van e microônibus
06. Ônibus
07. Caminhão
08. Reboque
09. Retroescavadeira
10. Outros_____
88. S/I
99. NSA

12. Tipo do acidente:
00. Atropelamento sem vítima fatal
01. Atropelamento com vítima fatal
02. Abalroamento sem vítima fatal
03. Abalroamento com vítima fatal
04. Capotamento/tombamento sem vítima fatal
05. Capotamento/tombamento com vítima fatal
06. Choque contra alvo fixo (poste, muro, etc)
88. S/I
99. NSA (em caso de dirigir sem habilitação, ou embriagado e outros)

INQUÉRITO

13. Houve Inquérito Policial?
00. Não
01. Sim
88. S/I

14. Data de abertura do Inquérito: (88 para S/I e 99 NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

15. Inquérito Policial iniciado por:
00. Flagrante
01. Portaria
02. Outro_____
88. S/I
99. NSA

16. Data de encerramento do Inquérito Policial (Relatório Policial):
(88 para S/I e 99 NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

60

61

62

Perícia 1
63 a 69

Perícia 2
70 a 76

Perícia 3
77 a 83

Perícia 4
84 a 90

Perícia 5
91 a 97

Perícia 6
98 a 104

PROVAS PRODUZIDAS PELA POLÍCIA CIVIL

17. Houve solicitação de perícia na fase policial?
00. Não
01. Sim
88. S/I

17a. Se SIM, quantas perícias foram executadas na fase policial?
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

CÓDIGOS E TIPOS DE PERÍCIAS/ VISTORIAS

18. Atenção: para as datas das perícias. Marque o seguinte código para cada tipo de perícia ou 88 para S/I ou 99 NSA (Preencha todos os espaços)
00. Lesões corporais ou corpo de delito
01. Exame de álcool
02. Exame de tóxicos
03. Exame de danos materiais
04. Perícia de local de acidente
05. Vistoria no carro
06. Análise documentoscópicos (documentos falsos)
07. Outros (descrever o tipo)_____

Perícia 1	**Perícia 2**
Tipo:	Tipo:
Data de Solicitação:	Data de Solicitação:
Data do Laudo:	Data do Laudo:
Perícia 3	**Perícia 4**
Tipo:	Tipo:
Data de Solicitação:	Data de Solicitação:
Data do Laudo:	Data do Laudo:
Perícia 5	**Perícia 6**
Tipo:	Tipo:
Data de Solicitação:	Data de Solicitação:
Data do Laudo:	Data do Laudo:

105 ☐☐ **19.** **Número de envolvidos na ocorrência:**

106 ☐☐ **19a.** **Quantas vítimas?** (Se for Saúde Pública, marcar 77)

107 ☐☐ **19b.** **Quantos autores?**

TESTEMUNHAS OU INFORMANTES

108 ☐☐ **20.** **Houve testemunhas?**
00. Não
01. Sim
88. S/I

109 ☐☐ **20a.** **Se SIM, quantas?** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

110 a 112 **21.** **Data do PRIMEIRO testemunho na Polícia:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

113 a 115 **22.** **Data do ÚLTIMO testemunho na Polícia:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

Testemunha 1
116 a 128

23. INFORME ATÉ 06 TESTEMUNHAS

Testemunha 1

a) A Testemunha prestou depoimento em qual fase?
00 - Policial
01 - Judicial
02 - Ambas
☐☐

b) Data do testemunho na fase Policial:
☐☐/☐☐/☐☐☐☐

c) Data do testemunho na fase Judicial:
☐☐/☐☐/☐☐☐☐

d) Testemunha de:
00 - Fato
01 - Caráter
02 - Policial
03 - Ciência do fato
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

e) Prestou compromisso legal?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

f) Relação com o indiciado ou vítima:
00 - Parentesco com a vítima
01 - Parentesco com o indiciado
02 - Conhecido da vítima
03 - Conhecido do indiciado
04 - Desconhecido
05 - Outro_____
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

g) Versão apresentada para o fato coincide com versão do indiciado?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

h) Em algum momento houve dificuldade para localizar a testemunha?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

Testemunha 2
129 a 141

Testemunha 2

a) A Testemunha prestou depoimento em qual fase?
00 - Policial
01 - Judicial
02 - Ambas
☐☐

b) Data do testemunho na fase Policial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

c) Data do testemunho na fase Judicial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

d) Testemunha de:
00 - Fato
01 - Caráter
02 - Policial
03 - Ciência do fato
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

e) Prestou compromisso legal?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

f) Relação com o indiciado ou vítima:
00 - Parentesco com a vítima
01 - Parentesco com o indiciado
02 - Conhecido da vítima
03 - Conhecido do indiciado
04 - Desconhecido
05 - Outro_____
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

g) Versão apresentada para o fato coincide com versão do indiciado?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

h) Em algum momento houve dificuldade para localizar a testemunha?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

Testemunha 3
142 a 154

Testemunha 3

a) A Testemunha prestou depoimento em qual fase?
00 - Policial
01 - Judicial
02 - Ambas
☐☐

b) Data do testemunho na fase Policial:
☐☐/☐☐/☐☐☐☐

c) Data do testemunho na fase Judicial:
☐☐/☐☐/☐☐☐☐

d) Testemunha de:
00 - Fato
01 - Caráter
02 - Policial
03 - Ciência do fato
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

e) Prestou compromisso legal?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

f) Relação com o indiciado ou vítima:
00 - Parentesco com a vítima
01 - Parentesco com o indiciado
02 - Conhecido da vítima
03 - Conhecido do indiciado
04 - Desconhecido
05 - Outro_____
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

g) Versão apresentada para o fato coincide com versão do indiciado?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

h) Em algum momento houve dificuldade para localizar a testemunha?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

10

Testemunha 4
155 a 167

Testemunha 4

a) A Testemunha prestou depoimento em qual fase?
00 - Policial
01 - Judicial
02 - Ambas
☐☐

b) Data do testemunho na fase Policial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

c) Data do testemunho na fase Judicial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

d) Testemunha de:
00 - Fato
01 - Caráter
02 - Policial
03 - Ciência do fato
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

e) Prestou compromisso legal?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

f) Relação com o indiciado ou vítima:
00 - Parentesco com a vítima
01 - Parentesco com o indiciado
02 - Conhecido da vítima
03 - Conhecido do indiciado
04 - Desconhecido
05 - Outro_____
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

g) Versão apresentada para o fato coincide com versão do indiciado?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

h) Em algum momento houve dificuldade para localizar a testemunha?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

11

Testemunha 5
168 a 180

Testemunha 5

a) A Testemunha prestou depoimento em qual fase?
00 - Policial
01 - Judicial
02 - Ambas
☐☐

b) Data do testemunho na fase Policial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

c) Data do testemunho na fase Judicial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

d) Testemunha de:
00 - Fato
01 - Caráter
02 - Policial
03 - Ciência do fato
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

e) Prestou compromisso legal?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

f) Relação com o indiciado ou vítima:
00 - Parentesco com a vítima
01 - Parentesco com o indiciado
02 - Conhecido da vítima
03 - Conhecido do indiciado
04 - Desconhecido
05 - Outro_____
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

g) Versão apresentada para o fato coincide com versão do indiciado?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

h) Em algum momento houve dificuldade para localizar a testemunha?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

Testemunha 6
181 a 193

Testemunha 6

a) A Testemunha prestou depoimento em qual fase?
00 - Policial
01 - Judicial
02 - Ambas
☐☐

b) Data do testemunho na fase Policial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

c) Data do testemunho na fase Judicial:
☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐

d) Testemunha de:
00 - Fato
01 - Caráter
02 - Policial
03 - Ciência do fato
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

e) Prestou compromisso legal?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

f) Relação com o indiciado ou vítima:
00 - Parentesco com a vítima
01 - Parentesco com o indiciado
02 - Conhecido da vítima
03 - Conhecido do indiciado
04 - Desconhecido
05 - Outro_____
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

g) Versão apresentada para o fato coincide com versão do indiciado?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

h) Em algum momento houve dificuldade para localizar a testemunha?
00 - Não
01 - Sim
88 - S/I
99 - NSA
☐☐

QUESTÕES SOBRE AS TESTEMUNHA EM JUÍZO
(Analise apenas as informações da FASE DO PROCESSO)
Informe conforme o depoimento das testemunhas:

194

24. Alguma testemunha disse que o réu foi preso alguma vez antes do fato?
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

195

25. Alguma testemunha disse que o réu foi processado alguma vez antes do fato?
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

196

25a. Se sim, qual o crime? (Por extenso)

_____

FLUXO NO JUDICIÁRIO

197 a 199

26. Data de envio do Inquérito (Remessa) ao judiciário:
(8 em todos os campos para S/I)

Dia Mês Ano

200 a 202

27. Data do primeiro carimbo do judiciário:
(8 em todos os campos para S/I)

Dia Mês Ano

203 a 205

28. Data de vistas do Ministério Público:
(8 em todos os campos para S/I)

Dia Mês Ano

206

29. Ministério Público devolve o processo para alguma averiguação ou esclarecimento?

00. Não
01. Sim
88. S/I

207 a 209

29a. Se SIM, qual a data? (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ Dia ☐☐ Mês ☐☐☐☐ Ano

210
210a

30. Motivo da devolução do Inquérito para a Polícia?

00. Esclarecer pontos da investigação
01. Completar documentação (incluir exames e laudos)
02. Esclarecer afirmações de laudos ou exames
03. Solicitar novos exames ou laudos
04. Ouvir mais/outras testemunhas
05. Outro:_____
88. S/I
99. NSA

211 a 213

31. Data da última resposta da Polícia Civil a solicitação do MP: (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ Dia ☐☐ Mês ☐☐☐☐ Ano

214 a 216

32. Data da denúncia do processo: (88 para S/I e 99 NSA)

☐☐ Dia ☐☐ Mês ☐☐☐☐ Ano

217 a 219

33. Data do arquivamento do processo: (88 para S/I e 99 NSA)

☐☐ Dia ☐☐ Mês ☐☐☐☐ Ano

220 a 222

34. Data de aceite da denúncia, em 1ª Instância, pelo Juiz: (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

☐☐ Dia ☐☐ Mês ☐☐☐☐ Ano

223 **35.** **Número de Defensores Públicos que atuaram no processo:**
88. S/I
99. NSA

224 a 226 **36.** **Data da Defesa Prévia, se houver:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Dia Mês Ano

227 a 229 **37.** **Data das alegações finais do Ministério Público, em 1ª Instância (ou último documento ou carimbo do MP):** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Dia Mês Ano

230 a 232 **38.** **Data das alegações finais da Defesa, em 1ª Instância (ou último documento ou carimbo da Defesa):** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Dia Mês Ano

233 **39.** **O processo foi para a 2ª Instância?**
00. Não
01. Sim
88. S/I

234 a 236 **40.** **Data da Apelação Criminal em 2ª Instância:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Dia Mês Ano

237 a 239 **41.** **Data da Votação em 2ª Instância:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Dia Mês Ano

240 a 242 **42.** **Data da Sentença em 2ª Instância:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

Dia Mês Ano

□□ 256

50. **Houve adiamento de algumas das audiências das testemunhas (Oitivas)?**
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

□□ 257

50a. **Se SIM, quantas vezes no total?** (99 NSA)

□□ 258

50b. **Qual o motivo para o adiamento das audiências (oitivas) das testemunhas (defesa ou acusação)?** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)
00. Testemunha não encontrada
01. Testemunha mora em outro Município ou Estado
02. Testemunha não compareceu
03. Testemunha falecida

□□ 259

51. **Houve carta precatória para alguma das testemunhas (defesa ou acusação)?**
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

□□ 260

51a. **Se SIM, quantas vezes?** (99 NSA)

261 a 263
264 a 266

52. **Data da PRIMEIRA e ÚLTIMA carta precatória:**
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

PRIMEIRA □□ □□ □□□□
ÚLTIMA □□ □□ □□□□
Dia Mês Ano

□□ 267

53. **Quantas vezes o(s) advogado(s) e/ou defensor(es) fizeram intervenção ao longo das Audiências Oitivas?** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

□□ 268

54. **Quantas vezes o(s) promotor(es) fizeram intervenção ao longo das Audiências Oitivas?** (Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

269

55. **Conte com suas próprias palavras o que aconteceu no processo e a solução para o fato.**

ANEXO IV

1

FJP - NESP: PESQUISA SOBRE CRIMES DE TRÂNSITO
VÍTIMA

INSTRUÇÕES:

- Leia e siga os enunciados e as instruções de cada fase do questionário atentando para as fases do processo que estão sob análise naquele momento;
- Responda todas as questões;
- Não se apresse.
- Leia com calma e tenha segurança para responder;
- Caso tenha dúvidas, volte ao texto e gaste o tempo que for necessário - ou recorra a alguém da pesquisa para solucionar a dúvida.
- S/I - Sem informações
- NSA - Não se aplica

PROCESSO NÚMERO: Comarca ☐☐☐

☐☐ ☐☐☐☐☐☐☐

PESQUISADOR:

☐☐

01. Andreia
02. Elaine
03. Gabrielle
04. Joyce
05. Liliana
06. Rafaela

98. Este questionário se refere a:

395 a 396

Vítima número:	Nome completo:
00. VÍTIMA ÚNICA 77. SAÚDE PÚBLICA ☐☐	

99. Data de Nascimento da Vítima:
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

397 a 399

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

100. Em caso de Vítima fatal, informe a data do Óbito:
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

400 a 402

☐☐ ☐☐ ☐☐☐☐
Dia Mês Ano

403

404 e 404a

405

406

407 a 412

413

414

101. Naturalidade da Vítima:

Estado (Tabela UF - 88 para S/I)

Município _____
(Tabela Município, apenas para MG - 8888 para outros e S/I)

102. RG da Vítima: (Incluindo letras - 88 para S/I)

103. Sexo da Vítima:
00. Masculino
01. Feminino
88. S/I
99. NSA

104. Endereço da Vítima (por extenso):
Rua/Av._____
Nº_____ Complemento:_____
Bairro:_____
Cidade:_____ Estado: _____

104a. Endereço da Vítima (CEP):
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

105. Estado Civil da Vítima:
00. Casado
01. Solteiro
02. Amasiado/vive com companheiro(a)
03. Separado/divorciado
04. Viúvo(a)
05. Outro
88. S/I
99. NSA

415

106. Cor da Vítima:
00. Branca
01. Parda
02. Preta
03. Mulata
04. Morena
05. Amarela
06. Clara
07. Outra
88. S/I
99. NSA

416

416a

107. Grau de Instrução da Vítima:
(Marcar sempre a opção declarada, quando disponível)
00. Sem instrução
01. Assina o nome
02. Alfabetizado
03. Sabe ler e escrever
04. Ensino Fundamental
05. Ensino médio
06. Ensino superior completo ou incompleto
07. Outros_____
88. S/I
99. NSA

417 e 417a

108. Profissão da Vítima: (Tabela CBO - 8888 para S/I ou 99 NSA)

Por extenso _____

418

109. Relação da Vítima com o Autor/Réu:
00. Desconhecidos
01. Conhecidos
88. S/I
99. NSA

419

419a

109a. Se CONHECIDO, especifique que tipo de relação há entre eles:
00. Relação de vizinhança
01. Relação de trabalho/comercial/financeira/aluguel
02. Parente (tios, primos, cunhados)
03. Ex em relações amorosas
04. Namorado(a)
05. Cônjuge/companheiro(a)/amasiado(a)
06. Pai
07. Mãe
08. Irmãos
09. Filhos
10. Avô/Avó
11. Outros: _____
88. S/I
99. NSA

□□ 420

110. A Vítima é:
00. Condutor
01. Passageiro
02. Motociclista
03. Garupeiro
04. Pedestre
05. Ciclista
88. S/I
99. NSA

□□ 421

111. Sintoma de embriaguez ou drogas - no fato?
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

□□ 422

112. Grau da lesão sofrida pela Vítima
00. Sem lesões aparentes/nenhuma
01. Qualquer tipo de lesão
02. Lesões fatais
88. S/I
99. NSA

□□ 423

113. Fez algum exame de Perícia Médico Legal?
00. Não
01. Sim
88. S/I
99. NSA

113a. Se SIM, informe a data das Perícias:
(Marque 88 para S/I ou 99 para NSA)

424 a 426 **Lesão corporal**

□□ Dia □□ Mês □□□□ Ano

427 a 429 **Necropsia**

□□ Dia □□ Mês □□□□ Ano