



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II  
Campus de Ondina

## **XI Congresso - Luso Afro Brasileiro de ciências sociais - Salvador de 07 a 10 de agosto de 2011**

### **Acesso a justiça em crimes de trânsito em Belo Horizonte/MG.**

Andreia dos Santos  
Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais  
[andreiasantos@pucminas.br](mailto:andreiasantos@pucminas.br)



## 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). É claro que muito foi feito nos últimos anos<sup>1</sup> 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 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, Pinsk (1999). É importante apontar que as mortes

---

<sup>1</sup> 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.



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<sup>2</sup>, para as 49 aglomerações. Caso se considere o total da área urbana, estes custos chegam a R\$ 5,3 bilhões” (IPEA, 2003: p.9).

Diante do exposto 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<sup>3</sup>, principalmente,

---

<sup>2</sup> Esse era o valor em abril de 2003.

<sup>3</sup> 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 artificialmente, 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).



porque julgar acidentes de trânsito, em nosso país, pode parecer uma atividade inusitada, devido ao imaginário popular não conseguir perceber que colisão, atropelamentos, choque 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 ideia 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 perfil das vítimas de trânsito em Belo Horizonte/MG ano de 2006, bem como a ideia de produção de crime de trânsito construída pelo Judiciário.

De acordo com o exposto até aqui, cabe nesse momento uma apresentação dos objetivos - tanto geral quanto específicos. O objetivo geral é analisar perfil das vítimas de 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; analisar a fala dos atores do judiciário quanto ao a percepção que possuem das vítimas de trânsito em Belo Horizonte.

## **2 – Metodologia**

Esse trabalho foi realizado com três tipos de coleta de informações que permitiram oferecer resposta aos questionamentos propostos. Assim, partiu-se 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, 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. Os dados que formam parte da



compreensão do perfil das vítimas de trânsito, foram obtidas junto aos processos de crimes de trânsito que foram transitados em julgado no ano de 2006. Foram levantados 220 processos de crimes de trânsito, que tiveram seu início em anos anteriores, alguns até 10 anos antes e que tiveram solução somente em 2006 e dos processos pode-se retirar as informações que contavam nos Boletins de Ocorrência – BO’s. Para que essas informações fossem obtidas elaborou-se três instrumentos que “perguntavam” ao processo sobre: os réus, as vítimas, e as informações constantes no processo. Outra parte desse trabalho foi à observação das audiências nas 11 varas criminais do Fórum Lafayette em Belo Horizonte. O maior número de audiências nas varas é relativo aos crimes contra o patrimônio, com um volume que chega a 95% do trabalho de julgamento das varas criminais. No entanto, para cumprir essa proposta solicitou-se aos secretários das varas criminais a pauta mensal das audiências, no período de agosto de 2007 a dezembro de 2007, em que se assistiu uma média de oito audiências mês em cada vara criminal. Ressalta-se que o maior volume de audiências, nessa categoria, 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.

Isso permitiu obter um ponto de saturação nas falas, e compreender os encaminhamentos da justiça para o tipo de crime estudado.

### **3 - Discussão teórica**

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).



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<sup>4</sup>.

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, Pinski (1999) e Rocha (1997)<sup>5</sup> 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<sup>6</sup>. 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

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> De acordo com PINSKI (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.

<sup>6</sup>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



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.

Outro ponto 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 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.

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<sup>7</sup>.

Cammi (1999) 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. 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

---

<sup>7</sup> 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.



“reino da anomia, um mundo de caos e perigo onde não há direitos nem obrigações, senão supremacia do mais forte” (CAMMI, 1999: p.11).

Dessa maneira Nascimento (1998) ressalta que o código de trânsito é um conjunto de normas para coagir o mal educado e os que persistirem na má educação deverão receber a punição cabível, pois o CTB é uma reação da sociedade contra um estado de coisas insuportável.

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<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> 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 fumíferos, 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.



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.

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. 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. Roesler, 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)<sup>9</sup>.

### 3.1 Discussão de resultados

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

---

<sup>9</sup> OLIVEIRA, Willian Terra. CTB – Controvertido, Natimorto, Tumultuado, publicado no Boletim IBCCRIM n.º 62



suspeita, o condutor do veículo terá inquérito instaurado e, comprovada a infração, será levado a julgamento nas varas criminais. Observou-se 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.

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<sup>10 11</sup>. 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 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%.

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”<sup>12</sup>. 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

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Nesse sentido as informações da tabela apresentada estão organizadas e são referentes ao número de observações dos casos contidas no banco.

<sup>12</sup> 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 “branca” 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.



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<sup>13</sup>.

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 que 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%.

#### **4. Considerações finais**

Para esse trabalho, 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.

---

<sup>13</sup> 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.



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.

Percebeu-se que 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. 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.

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. 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, entaves 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.

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, idade e sexo. O presente trabalho foi exploratório 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.

## 5. Referências bibliográficas

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.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2005000300015&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2005000300015&lng=en&nrm=iso). <Acesso em 06 de julho de 2009.>

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 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 11.705 de 11 de junho de 2008. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm). Acesso em: 16 de julho de 2009.

CAMMI, Carlos Tabasso. **Conceito Médico-Legal de Capacidade ou Aptidão Psicofísica de Tráfego**. Revista ABRAMET nº 31 Julho/agosto, 1999  
COSTA, Francisco. O Fator humano e os acidentes de trânsito (primeira parte: visão geral). **Arq. Bras. Psic. Apl.**, 30(3):3-24, 1978.

GARLAND, David. **A cultura do controle: crime e ordem social na sociedade contemporânea**. Rio de Janeiro: Revan, 2008.

GUSFIELD, Joseph. **The culture of public problems: drinking - driving and symbolic order**. Chicago Press, 1981.

**INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS**. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas. Brasília, 2003.

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.>

JUNQUEIRA FILHO, Laurindo Martins. O novo Código: Navegar é preciso. **Revista Transporte Públicos** – ANTP, ano 20, 51- 55, 1998



KANT de LIMA, Roberto. Polícia e exclusão na cultura judiciária. **Tempo Social**, vol. 9; n° 1, 1997.

KANT de LIMA, Roberto. **Ensaio de Antropologia e de Direito**. Rio de Janeiro: Lúmen Júris editora, 2008.

MARIN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 16(1):7-21, jan-mar, 2000

MINAYO, Maria Cecília de S. Violência social sob a perspectiva da saúde pública. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 2009 . Disponível em: [http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X1994000500002&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X1994000500002&lng=en&nrm=iso)

NASCIMENTO, Francisco Guimarães. **Direitos de Trânsito**. Ed. Juarez de Oliveira. São Paulo, 1999.

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.

PINSKY, Ilana. **Dirigir alcoolizado: perfil de risco entre jovens de São Paulo**. Tese de Doutorado: São Paulo, Faculdade de saúde pública, 1999.

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.>

ROCHA, Helena Vasconcelos. **Juventude em Trânsito**. Dissertação de Mestrado - UNB, 1994.

SANTOS, Andreia. **Acidentes de trânsito em Belo Horizonte: uma perspectiva sociológica**. Belo Horizonte: UFMG/FAFIS, Dissertação de Mestrado, 2000.

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](http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742007000100003&lng=en&nrm=iso).



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

18

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito**. Editora Brasiliense – Coleção Primeiros Passos (162). São Paulo, 1998.