



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CENTRO DE TREINAMENTO E DESENVOLVIMENTO - CETREDE
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM CIDADANIA, DIREITOS HUMANOS
E SEGURANÇA PÚBLICA

ADRIANA DA SILVA

O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE SOBRE O
PRISMA DO DIREITO PENAL SIMBÓLICO

FORTALEZA-CEARÁ

2010

ADRIANA DA SILVA

O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE SOBRE O
PRISMA DO DIREITO PENAL SIMBÓLICO

Monografia apresentada ao Departamento de Ciências
Sociais para obtenção do grau de Especialista em
Cidadania, Direitos Humanos e Segurança Pública.

Orientador: Prof(a) Peregrina Fátima Capelo Cavalcante

FORTALEZA-CEARÁ

2010

ADRIANA DA SILVA

O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE SOBRE O
PRISMA DO DIREITO PENAL SIMBÓLICO

Esta monografia foi submetida à Coordenação do Curso de Especialização em Cidadania, Direitos Humanos e Segurança Pública, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista em Cidadania, Direitos Humanos e Segurança Pública, outorgado pela Universidade Federal do Ceará – UFC e encontra-se à disposição dos interessados na Biblioteca da referida Universidade.

A citação de qualquer trecho desta monografia é permitida, desde que feita de acordo com as normas de ética científica.

Data da aprovação ____/____/____

Adriana da Silva
Aluna

Prof. (a) Peregrina Fátima Capelo Cavalcante
Orientador (a)

Prof. Dr. César Barreira
Coordenador

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela vida

Aos meus pais, pelo apoio incondicional oferecido em todos os momentos

Aos professores, pela dedicação dispensada aos discentes da turma

Aos colegas de sala de aula, pela harmoniosa convivência acadêmica

Aos que, de alguma forma, contribuíram na elaboração desta monografia.

RESUMO

A importância da pesquisa reside na análise do Código de Trânsito Brasileiro enquanto instrumento punitivo. Em sentido amplo, pretende-se propor um exame acerca do caráter nitidamente penalizador da lei de trânsito vigente, no caso, a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserida no ordenamento jurídico com propósito maior de inibir as condutas infracionais no trânsito e, por conseguinte, conter o crescente número de ocorrências graves nesse segmento. Em sentido estrito, pretende-se analisar a influência da política criminal do Movimento de Lei e Ordem na elaboração do referido Código, bem como examinar os procedimentos penais e processuais penais aplicáveis aos tipos penais designados como crimes de trânsito. Por fim, analisar de forma crítica o contexto em que as demandas por medidas repressoras se acentuam no meio social, na perspectiva de que surtam efeitos imediatos e controladores da violência, observando-se uma intervenção estatal representativa de um efeito simbólico do Direito Penal, sem a promoção do efetivo resguardo dos bens jurídicos tutelados.

Palavras-chave: Código de Trânsito Brasileiro. Crimes de trânsito. Direito Penal. Movimento de Lei e Ordem. Efeito simbólico.

ABSTRACT

The importance of this research relies on the analysis of the Brazilian Traffic Code as a punitive tool. In a general way, this work proposes an investigation into the evident penal feature of the current traffic law, in that case, the law 9.503, set on September 23, 1997, included in the judicial ordinance mainly to inhibit traffic offences, this stopping the growing number of serious occurrences related to this sector. In a close approach, the research aims to analyse the influence of the Law and Order Movement criminal policy on the elaboration of the code previously mentioned, as well as study the penalty procedures and penal prosecuting which can be applied to the penal types considered as traffic crimes. Finally, it also intends to critically analyse the contexts in which the needs of repressive actions get stronger in the social environment, wishing that they have immediate effect and many control the violence, respecting a representative governmental intervention of a symbolic effect of the Penal Code, without inciting the proper care of the tutored legal rights.

Key Words: Brazilian Traffic Code; traffic crimes; Penal Law; Law and Order Movement ; symbolic effect.

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Tabela 01 – Acidentes nas rodovias federais – Brasil - 2006 – 2009.....	36
Tabela 02 – Pessoas feridas em acidentes nas rodovias federais – Brasil - 2006 – 2009.....	37
Tabela 03 – Vítimas fatais em acidentes nas rodovias federais – Brasil - 2006 – 2009.....	37
Tabela 04 – Acidentes nas rodovias federais – Ceará - 2006 – 2009.....	38
Tabela 05 – Pessoas feridas em acidentes nas rodovias federais – Ceará - 2006 – 2009.....	38
Tabela 06 – Vítimas fatais em acidentes nas rodovias federais – Ceará - 2006 – 2009.....	38
Gráfico 1 – Acidentes nas rodovias federais, números de feridos e mortos no Brasil no período de 2006 – 2009.....	37
Gráfico 2 – Acidentes nas rodovias federais, números de feridos e mortos no Ceará no período de 2006 – 2009.....	39

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1 DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL	12
1.1 Movimento de Lei e Ordem como política inspiradora do Código de Trânsito Brasileiro.....	13
1.2 Do Código de Trânsito Brasileiro.....	16
2 O SISTEMA PUNITIVO E O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	20
2.1 O direito de punir.....	20
2.2 As teorias da pena.....	22
2.2.1 - Teorias absolutas.....	23
2.2.2 - Teorias relativas.....	24
2.2.3 - Teorias mistas ou unificadoras.....	26
2.3 A pena na sociedade brasileira.....	27
2.4 O sistema de penas: previsão constitucional e legislação vigente.....	28
2.5 Dos crimes previstos no CTB.....	29
2.6 Disposições gerais dos crimes de trânsito.....	32
3 O DIREITO PENAL SIMBÓLICO E AS NORMAS APLICÁVEIS AOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	34
3.1 O efeito simbólico na legislação de trânsito.....	35
3.2 Olhar crítico.....	41
CONCLUSÃO.....	45
REFERÊNCIAS.....	48

INTRODUÇÃO

O trânsito representa um espaço de convivência e por essa razão está afeto a todos. Para os indivíduos, em particular, representa uma necessidade que pode ser equiparada a tantas outras imprescindíveis à vida cotidiana.

O conceito de trânsito vem expresso em legislação especial, no caso, o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que no seu art. 1º, § 1º diz: “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.¹

Diante desse conceito, pode-se dizer que trânsito tem a ver com qualquer movimentação ou circulação de pessoas, animais e veículos pelas vias públicas e para que toda essa movimentação ocorra de forma ordenada, torna-se necessário normatizá-la.

As situações relacionadas ao trânsito estão disciplinadas essencialmente no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Esta norma trouxe mudanças relevantes ao dispor não apenas sobre as questões administrativas do trânsito, mas também sobre as penais.

As principais inovações dizem respeito aos dispositivos inseridos nesse Código para alcançar condutas criminosas no trânsito. Antes, tais questões eram previstas em legislações esparsas, sendo essa realidade modificada a partir da edição do CTB, quando houve a compilação dos dispositivos em uma única lei e com tratamento mais rigoroso. Dentro desses parâmetros, surge uma norma inspirada numa política criminal defensora do aumento das penas, o Movimento da Lei e Ordem.

A justificativa do legislador para editar uma lei com regras de trânsito mais rigorosas foi a de constituir um instrumento capaz de reprimir as infrações de trânsito e os crimes praticados na direção de veículos automotores, garantindo à coletividade maior segurança.

¹ BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 08 mai. 2009.

Entretanto, passados esses anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, a situação fática demonstra um contexto preocupante diante dos crescentes números de ocorrências vinculadas à violência no trânsito, de acordo com dados dos órgãos de trânsito responsáveis pela análise da matéria.

Em decorrência disso, os debates nesse setor se tornaram cada vez mais necessários e as questões relacionadas à punibilidade dos infratores assumiram igual relevância. Não raro, observam-se manifestações de parlamentares ou de populares no meio social por maior rigor nas penas aplicáveis aos autores de crimes de trânsito, na expectativa de que a intervenção imediata do Direito Penal resolva os problemas nesse segmento.

Diante dessas considerações, busca-se desenvolver pesquisa monográfica para responder aos seguintes questionamentos: Quais as repercussões da influência do Movimento de Lei e Ordem na elaboração da vigente lei de trânsito? Quais os procedimentos penais e processuais penais aplicáveis aos crimes de trânsito? Quais críticas podem ser feitas na utilização do Direito Penal como resolução pragmática dos conflitos sociais e como pode ser compreendida a intervenção estatal no trânsito por meio do Código de Trânsito Brasileiro, enquanto instrumento punitivo?

A justificativa para este trabalho é a criação de oportunidades para discussões envolvendo o fenômeno trânsito, tendo em vista os diversos problemas circunstanciais decorrentes da má utilização dos automóveis e seus desdobramentos punitivos.

Tem-se como objetivo geral analisar o enfoque penal da legislação de trânsito e como objetivos específicos: discutir as repercussões da influência do Movimento de Lei e Ordem na elaboração da vigente lei de trânsito ; analisar os procedimentos penais e processuais penais aplicáveis aos crimes de trânsito; discutir as prováveis críticas que podem ser feitas na utilização do Direito Penal como resolução pragmática dos conflitos sociais e como pode ser compreendida a intervenção estatal no trânsito por meio do Código de Trânsito Brasileiro, enquanto instrumento punitivo

Em relação aos aspectos metodológicos, as hipóteses são investigadas através de pesquisa bibliográfica e histórica. No que tange à utilização dos resultados é pura, visto ser realizada apenas com o intuito de ampliar os conhecimentos. Segundo a abordagem, é qualitativa, com a apreciação da realidade no que concerne ao tema no ordenamento jurídico pátrio. Quanto aos objetivos, a pesquisa é descritiva, pois busca descrever, explicar,

classificar, esclarecer e interpretar o fenômeno observado, e exploratória, já que objetiva aprimorar as idéias através de informações sobre o tema em foco.

O desenvolvimento deste trabalho consiste em três capítulos, a saber: o primeiro analisa a legislação de trânsito no Brasil, em especial os vários aspectos da atual lei de trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro, desde o movimento inspirador de sua elaboração, o Movimento de Lei e Ordem, aos dispositivos relacionados ao conceito de trânsito e às responsabilidades administrativa e penal decorrentes das condutas infracionais dispostas no mencionado Código.

O segundo capítulo destina-se ao exame da estrutura punitiva adotada no Brasil, discorrendo acerca do direito de punir do Estado, tecendo algumas considerações a respeito das teorias que fundamentaram o surgimento das penas para, em seguida, adentrar nas disposições gerais do Código de Trânsito Brasileiro aplicáveis aos crimes de trânsito

O terceiro capítulo trata do Direito Penal Simbólico e seu efeito na legislação de trânsito brasileira, finalizando com a abordagem de críticas acerca da utilização do Direito Penal como primeira providência para se buscar o controle social, antes mesmo de se esgotar outro meios.

O ponto principal, pois, deste trabalho é destacar a funcionalidade do Código de Trânsito Brasileiro como instrumento punitivo, analisando o efeito simbólico que se imprime ao Direito Penal para solucionar determinados problemas sociais, dentre eles, o trânsito, pela crença de que a adoção de medidas repressoras sejam capazes de modificar com mais incisão qualquer conduta humana transgressora.

1 DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

De forma sucinta, pode-se dizer que trânsito corresponde a qualquer movimentação ou circulação de pessoas, animais e veículos pelas vias públicas. Para os indivíduos, representa uma necessidade equiparada a tantas outras do cotidiano, devido aos freqüentes e imprescindíveis deslocamentos realizados.

Nesse contexto, surgem as interações e conflitos entre as pessoas na utilização de um espaço em comum, o que torna exigível uma normatização própria do trânsito.

As principais legislações de âmbito nacional dispendo sobre regras de trânsito no Brasil podem ser colhidas a partir do início do século passado, conforme se observa no breve histórico que se segue:

Em 1910, foi publicado o Decreto nº. 8.324, de 27 de outubro, o qual tratava do serviço subvencionado de transportes por automóveis. Já no ano de 1941, por meio do Decreto-lei nº. 2.994, de 28 de janeiro, é que surgiu o primeiro Código propriamente dito, logo substituído pelo Decreto-lei nº. 3.651, de 25 de setembro, que perdurou até o ano de 1966, ocasião em que foi instituído o Código Nacional de Trânsito – CNT por meio da Lei nº. 5.108, de 21 de setembro, então substituído pelo vigente Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Adiante, serão analisados os vários aspectos da atual lei especial que dispõe sobre trânsito em nosso país, o Código de Trânsito Brasileiro, desde o movimento inspirador de sua elaboração, o Movimento de Lei e Ordem,² até as responsabilidades imputadas aos condutores de veículos automotores que, por ventura, pratiquem alguma conduta apontada como ilícita no mencionado Código.³

² Corrente político-criminal altamente repressiva surgida nos Estados Unidos, na década de 70, que preconiza um maior número de leis incriminadoras com o escopo de reduzir a criminalidade.

³ O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inovou em relação aos códigos de trânsito anteriores ao consolidar dispositivos legais para responsabilizar os condutores de veículos automotores pela prática de condutas ilícitas no trânsito, alcançando as esferas administrativa, civil e até penal.

1.1 Movimento de Lei e Ordem como política inspiradora do Código de Trânsito Brasileiro

Um dos principais argumentos apontados para a substituição do antigo Código Nacional de Trânsito por um novo estatuto foi a necessidade de aperfeiçoamento da legislação de trânsito para alcançar os problemas surgidos com o desenvolvimento do tráfego, principalmente nos grandes centros brasileiros, com repercussões diretas nos índices de acidentes.

O elevado índice de acidentalidade no trânsito brasileiro é evidenciado por meio da estatística, conforme dados⁴ apresentados pelos órgãos de trânsito. Levando em consideração esse contexto, o projeto de lei de criação do Código de Trânsito Brasileiro pautou-se num eixo caracterizado pelo rigor, no sentido de estabelecer penalidades administrativas mais severas, criação de tipos penais e renovação mais austera dos já existentes.

Convém destacar alguns trechos da exposição de motivos do projeto de lei que deu origem ao Código de Trânsito Brasileiro:

[...]. O comportamento dos motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito, tanto nas cidades como nas estradas. Os instrumentos legais institucionais do poder público têm-se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente à urgência e complexidade da matéria. [...]. Promoveu-se ampla revisão da sistemática de tipificação das infrações de trânsito, estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desincentivar condutas transgressoras. Fixou-se, assim, elevado valor para as multas, a exemplo do que aconteceu nos países em que se buscou combater a violência no trânsito. [...]. Cumpre-se, por derradeiro, registrar as sucessivas cobranças por parte da opinião pública [...], no sentido de se tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a pôr termo à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País.⁵

Com o panorama voltado para esse discurso, foi aprovada uma legislação mais ampla e rígida, no caso, a Lei nº. 9.503/97, o conhecido Código de Trânsito Brasileiro. A característica repressiva deste Código foi um legado da linha ideológica conhecida pelo Movimento de Lei e Ordem, cujos defensores acreditam que o aumento das penas protege mais a sociedade contra a prática de crimes e desse modo, fomentam a idéia de que uma repressão demasiada é a forma eficiente de diminuição da criminalidade.

⁴ V. Capítulo 3 deste trabalho, onde são analisados dados estatísticos relacionados ao trânsito.

⁵ Exposição de Motivos nº 045/93 do projeto de lei do Poder Executivo que deu origem à Lei nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), encaminhada por meio da Mensagem nº 205, de 22.04.1993.

Essa corrente político-criminal, surgida na década de setenta nos Estados Unidos e com reflexos nas décadas imediatas do Século XX, levava em consideração a seguinte premissa: “que o tratamento dado à criminalidade se mostrava extremamente brando e isso era devido a perspectivas dogmáticas sofisticadas e a considerações de ordem sociológica.”⁶

De acordo com a lição de Corrêa Junior e Shecaira, os adeptos desse pensamento partem da concepção de que a sociedade está dividida em homens bons e maus, sendo que a única forma de controlar a violência praticada por estes últimos será por meio de leis severas, com previsão de longas penas restritivas de liberdade.⁷

Araújo Júnior elenca as principais características desse pensamento da seguinte forma:

- a) a pena se justifica como castigo e retribuição, no velho sentido, não devendo a expressão ser confundida com o que, hoje, denominamos retribuição jurídica;
- b) os chamados crimes atrozes devem ser punidos com penas severas e duradouras (morte e privação de liberdade longa);
- c) [...];
- d) a prisão provisória deve ter o seu espectro ampliado, de maneira a representar uma reposta imediata ao crime;
- e) [...].⁸

Críticas existem a respeito da linha repressora adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro, principalmente em matéria criminal, visto que a partir dos anos 80 o Direito Penal brasileiro vem sendo marcado pelo discurso da intervenção mínima⁹.

Nesse sentido, Bitencourt assevera: “a política criminal que orientou a elaboração do CTB, por sua vez, foi uma *política de exasperação penal*, caracterizadora e funcionalista, ao contrário da adotada pela Lei nº. 9.099/95, que é, francamente, *despenalizadora*”.¹⁰ (grifos originais).

Como exemplos desse rigor adotado pelo Código de Trânsito Brasileiro, tem-se na esfera penal a previsão de sanção mais austera para o crime de lesão corporal culposa, em

⁶ FRANCO, Alberto Silva. **Crimes hediondos**. 5. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005, p. 83.

⁷ CORRÊA JUNIOR, Alceu; SHECAIRA, Sérgio Salomão. **Teoria da pena: finalidades, direito positivo, jurisprudência e outros estudos de ciência criminal**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

⁸ ARAÚJO JÚNIOR, João Marcello de. **Os grandes movimentos da política criminal de nosso tempo – aspectos**. Sistema penal para o terceiro milênio. Rio de Janeiro: Revan, 1991, p. 72.

⁹ O princípio da intervenção mínima limita o poder incriminador do Estado, preconizando que a criminalização de uma conduta só se legitima se constituir meio necessário para a proteção de determinado bem jurídico, sendo inadequada a sua tipificação se outras formas de controle social se revelarem suficientes para a tutela desse bem.

¹⁰ BITENCOURT, Cezar Roberto. **Novas penas alternativas: análise político-criminal das alterações da Lei n. 9.714/98**. São Paulo: Saraiva, 1999, p. 187.

comparação com a modalidade dolosa prevista no Código Penal Brasileiro (CPB)¹¹, ocorrendo o mesmo para a figura típica do homicídio culposo na direção de veículo automotor, em comparação com o homicídio culposo do Código Penal. A respeito dessa desproporcionalidade entre as penas previstas para o homicídio culposo, Leal observa :

[...] o sistema opera com dois pesos e duas medidas para punir um mesmo tipo de conduta delituosa. Para o Direito Penal vigente, se alguém causa a morte involuntária de uma pessoa, mediante grave negligência ou imperícia ao manejar uma arma de fogo; ao montar um cavalo, [...] o crime praticado será necessariamente o de homicídio culposo simples.

[...] por mais intenso que tenha sido o grau da culpa, seja qual for a circunstância desfavorável que torne o crime mais grave e reprovável, *a pena mínima será de um ano e a máxima de três anos de detenção.*

No entanto, basta uma simples e trivial negligência ao volante de um veículo automotor, causadora de um homicídio, para que este seja punido com *uma pena mínima de dois anos e máxima de quatro anos de detenção.* Há aí, uma diferença quantitativa significativa que estabelece uma injustificável e desnecessária assimetria no sistema punitivo.¹²

O mesmo autor ainda assevera que esta desproporcionalidade entre as penas gera:

[...] uma impropriedade jurídico penal que fere o princípio da razoabilidade, porque não tem lógica, nem é de bom senso partir da presunção jurídica de que todo o homicídio culposo de trânsito é necessariamente mais grave do que qualquer outro, que não tenha sido praticado na direção de um veículo automotor.¹³

Já na esfera administrativa, dentre outras inovações, tem-se a previsão de rigorosas penalidades para diversas infrações de trânsito, especialmente as classificadas como gravíssimas. Como exemplos, pode-se citar: a direção sem a devida habilitação, a entrega do veículo a pessoas não habilitadas, o excesso de velocidade, o desrespeito à sinalização, embriaguez ao volante etc.

No item que se segue, serão analisados alguns dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro relacionados ao conceito de trânsito e às responsabilidades administrativa e penal decorrentes das condutas infracionais dispostas no mencionado diploma legal.

¹¹ BRASIL. Decreto-lei nº. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 08 maio 2009.

¹² LEAL, João José. **Homicídio culposo de trânsito**: a impropriedade de duas normas incriminadoras para uma mesma conduta típica. DireitoNet, Sorocaba, 13 mar. 2005. Disponível em: <http://www.direitonet.com.br/artigos/x/19/44/1944/#perfil_autor>. Acesso em : 03 dez. 2009.

¹³ Ibid.

1.2 Do Código de Trânsito Brasileiro

Após três décadas em vigor, o código anterior¹⁴, não mais correspondia com a realidade do trânsito brasileiro e foi substituído por outro mais atualizado, qual seja, o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97.

Para um melhor entendimento de sua dimensão e, portanto, do campo de atuação do CTB, é importante, primeiramente, conhecer o conceito de trânsito previsto no art. 1º, §1º, deste diploma legal, que diz:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.¹⁵

Trata-se, pois, de um conceito técnico que envolve os seguintes elementos: pessoas, veículos e animais utilizadores das vias públicas. Assim, todos que se locomovem de um local para outro, seja caminhando, seja por meio de veículos ou de animais, e mesmo servindo-se das vias para estacionar veículos, estão abrangidos no conteúdo do CTB.

De acordo com a lição de Honorato, o trânsito alcança situações mais amplas do que as comumente conhecidas e conclui:

Trânsito é um fenômeno mais amplo do que geralmente é compreendido, em razão de englobar todos os usuários das vias terrestres, mesmo que não se encontrem embarcados em veículos automotores, e mesmo que não se encontrem em deslocamento.¹⁶

Em regra, as ocorrências de trânsito se sucedem com a participação de, no mínimo, dois dos elementos integrantes do conceito acima mencionado e, dependendo da situação, podem cumular ilícitos nas esferas administrativa, cível e penal. Nesse sentido, Greco Filho bem exemplifica:

Uma infração no trânsito pode ser puramente administrativa, como, por exemplo, o estacionamento em local não permitido. Pode ser administrativo ou civil, como uma colisão decorrente de falta de atenção, mas sem vítimas, e pode ser administrativa, civil e penal se, na mesma hipótese, houver lesão corporal ou morte.¹⁷

¹⁴ O código anterior (Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966) era designado Código Nacional de Trânsito – CNT. O atual (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997) é designado Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

¹⁵ BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 08 mai. 2009.

¹⁶ HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito: infrações e crimes**. Campinas: Millenium, 2000, p.2.

¹⁷ GRECO FILHO, Vicente. **A culpa e sua prova nos delitos de trânsito**. São Paulo: Saraiva, 1993, p.72.

Como as normas que compõem a legislação de trânsito são complexas, torna-se relevante tratar os temas relacionados à esfera administrativa do direito do trânsito antes do exame direto das disposições penais. Honorato defende duas teses para justificar essa necessidade:

(1) em regra, todo acidente de trânsito é precedido e causado por uma infração de trânsito; (2) considerando a necessidade de “fechar” os tipos penais culposos, para fins de tipicidade e relação de determinação entre a violação do dever de cuidado e a produção do resultado, em respeito ao princípio da estrita legalidade, deve-se recorrer às normas administrativas da Lei de Trânsito e à regulamentação determinada pelo Conselho Nacional de Trânsito.¹⁸

Desse modo, importa o exame de alguns dispositivos administrativos e sua representatividade no Código de Trânsito Brasileiro.

De início, observa-se que a inobservância de qualquer preceito do CTB, da legislação complementar ou das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito constitui-se em infração de trânsito, as quais se encontram previstas nos artigos 161 ao 255, Capítulo XV, do mencionado Código, com as respectivas penalidades e medidas administrativas.

Sobre as infrações de trânsito, estas seguem uma graduação que as classificam em gravíssimas, graves, médias e leves, as quais atribuem ao infrator uma pontuação de sete, cinco, quatro e três, respectivamente, podendo ainda serem agravadas se a conduta puser em risco maior a segurança do trânsito.

São exemplos de infrações gravíssimas: transportar crianças sem observâncias das normas de segurança, dirigir sem possuir carteira nacional de habilitação, dirigir sob influência de álcool; de infrações graves: estacionar o veículo ao lado de outro em fila dupla, deixar de guardar distância de segurança frontal e lateral entre o seu veículo e os demais; de infrações médias: atirar do veículo objetos ou substâncias, ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível; de infrações leves: usar buzina em horários e locais proibidos pela sinalização; conduzir o veículo sem os documentos de porte obrigatório.

Como se observa, as primeiras representam desobediência a princípios basilares do trânsito ou que ofendem as principais regras de direção. Já nas graves, ocorre uma redução do teor ofensivo e assim sucessivamente para as médias e leves.

¹⁸ HONORATO, Cássio Mattos. Op. cit., p.350.

Rizzardo faz destacar um aspecto importante nessa análise, qual seja, “o princípio da legalidade das sanções, em obediência ao art. 5º, XXXIX, da Constituição Federal de 1988, pelo qual todas as exigibilidades de conduta devem assentar-se numa previsão legal, [...]”.¹⁹

Assim, todos os procedimentos de autuações e os dos lançamentos de penalidades como multas, apreensões de veículos e outras espécies devem estar amparadas na lei de trânsito. De fato, o CTB é bastante analítico nesse aspecto e traz previsão para os procedimentos citados.

Ainda na esfera administrativa, os Capítulos XVI e XVII do CTB abordam, respectivamente, sobre penalidades e medidas administrativas. As primeiras consistem nas sanções dispostas no art. 256 do CTB, que são: advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da Permissão para Dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem. Essas penalidades ficam adstritas à autoridade que as aplica.

As medidas administrativas, como o próprio nome sugere, não constituem sanções, mas providências necessárias para a regularização de situações anormais, de caráter momentâneo, como o estacionamento irregular de um veículo, que tem como medida cabível a remoção do respectivo veículo. As medidas administrativas consistem na retenção do veículo, recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação, remoção do veículo, recolhimento da Permissão para Dirigir, recolhimento do Certificado de Registro e recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual. Rizzardo logo conclui “que as medidas administrativas são complementares às penalidades”.²⁰

A aplicação das penalidades administrativas mencionadas não retira as punições decorrentes da prática de crimes de trânsito, conforme previsto no § 1º do art. 256 do CTB, que diz: “A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei”.²¹

Nesse mesmo sentido, Rizzardo argumenta:

¹⁹ RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007, p. 379.

²⁰ Id. *Ibid.*, p. 538.

²¹ BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 08 mai. 2009.

A aplicação de sanções administrativas não exime o infrator das punições criminais, se o fato também é tipificado como crime de trânsito, segundo a previsão do Capítulo XIX do CTB. De um lado, a autoridade de trânsito aplica a penalidade estabelecida para as infrações; de outro, toma as providências para a instauração do procedimento penal, a fim de viabilizar a punição prevista em cada figura delituosa.²²

Como exemplos, têm-se as infrações de dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas, prevista no art. 165 e não prestar socorro à vítima, prevista no art. 176, I, que também constituem, respectivamente, os crimes de embriaguez ao volante, do art. 306, e omissão de socorro, do art. 304, todos do CTB. Assim, na prática dessas condutas, o condutor será responsabilizado tanto na esfera administrativa, como na criminal.

Os crimes de trânsito propriamente ditos estão previstos no Capítulo XIX do CTB (Dos Crimes de Trânsito), sendo que os artigos 291 ao 301 cuidam da Parte Geral, ou seja, daquelas disposições aplicáveis aos crimes de trânsito de forma mais abrangente, e os artigos 302 ao 312 tratam dos Crimes em Espécie, onde são dispostos de forma individualizada cada uma das onze figuras delituosas, com a previsão das respectivas penas.

Em capítulo próprio, dar-se-á a análise das sanções penais aplicadas aos crimes de trânsito, sendo oportuno, no entanto, o exame prévio da estrutura punitiva existente no nosso ordenamento jurídico, para que melhor se compreenda a natureza das sanções aplicadas aos infratores das normas disciplinadoras.

²² RIZZARDO, Arnaldo. Op. cit., p. 380.

2 O SISTEMA PUNITIVO E O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Conforme evidenciado no capítulo anterior, o Código de Trânsito Brasileiro se constitui de normas disciplinadoras do trânsito não apenas na esfera administrativa, mas também na penal. Nesse último aspecto representa inovação, pois inexistia legislação especial dispendo sobre crimes de trânsito. O que se tinham eram dispositivos tratando sobre crimes de trânsito em leis diversas e, atualmente, tais dispositivos são agrupados num só Código, o CTB.

O Direito Penal brasileiro segue, tradicionalmente, um sistema que prevê sanção específica para cada espécie de crime e o Código de Trânsito Brasileiro não fugiu à regra. Desse modo, este Código disciplinou os tipos penais relacionados ao mau emprego do veículo automotor, bem como as respectivas sanções, passando a proteger bens jurídicos como a vida humana, a incolumidade física das pessoas, a administração da justiça, a segurança viária, dentre outros.

Antes da análise dos crimes de trânsito propriamente ditos, importa o exame das sanções penais no ordenamento jurídico brasileiro, fazendo-se um apanhado acerca do direito de punir e das limitações do Estado, bem como sobre algumas considerações a respeito das teorias que fundamentaram o surgimento das penas, visando a melhor compreensão do sistema punitivo.

2.1 O direito de punir

O Estado se apresenta como único responsável pelo direito de punir pessoa que praticou uma infração penal. Com efeito, no momento em que alguém pratica um crime ou contravenção, abre-se a possibilidade para o Estado aplicar a punição prevista na norma objetiva. É o *jus puniendi*, ou no entender de Marques “o direito que tem o Estado de aplicar a pena cominada no preceito secundário da norma penal incriminadora, contra quem praticou a ação ou omissão descrita no preceito primário, causando um dano ou lesão jurídica, de maneira reprovável”.¹

¹ MARQUES, José Frederico. **Elementos de direito processual penal**. 2. ed. Campinas: Millenium, 2000. v. 1, p.3.

A manifestação do direito de punir do Estado pode ser de duas formas: uma abstrata e outra concreta. A primeira ocorre quando o Estado descreve a norma penal incriminadora, ou seja, promove a tipificação de uma conduta infracional, indicando-a como reprovável a fim de que o cidadão não a pratique. A segunda, quando o cidadão pratica a conduta delituosa e infringe uma norma penal.

Na verdade, essa relação jurídica punitiva não se apresenta como uma simples faculdade do Estado. Pelo contrário, ela se caracteriza como um poder-dever, de modo que a pretensão punitiva estatal surge quando o direito punitivo abstrato torna-se concreto.

Não se pode esquecer, no entanto, que o poder jurídico-penal do Estado deve contar com limites que assegurem os direitos fundamentais do cidadão. Assim, ainda que este haja praticado um delito de ordem gravíssima, não é conferido ao Estado Democrático a faculdade de adentrar na esfera dos direitos individuais das pessoas, sem a observância de limites.

Esses limites se materializam por meio de princípios, tais como o da intervenção mínima, o da proporcionalidade, o da ressocialização, o da culpabilidade, dentre outros que assegurem a dignidade da pessoa humana.

A atual Constituição Federal brasileira, mais do que qualquer outra Constituição anterior, reservou maior espaço aos princípios penais. Estes se apresentam de forma explícita ou implícita, mas sempre servindo de orientação à produção legislativa ordinária, atuando como garantias diretas e imediatas aos cidadãos, bem como funcionando como critérios de interpretação e integração do texto constitucional.

Sobre os princípios limitadores do poder punitivo estatal, Bitencourt esclarece:

As idéias de igualdade e de liberdade, apanágios do Iluminismo, deram ao Direito Penal um caráter formal menos cruel do que aquele que predominou durante o Estado Absolutista, impondo limites à intervenção estatal nas liberdades individuais. Muitos desses princípios limitadores passaram a integrar os Códigos Penais dos países democráticos e, afinal, receberam assento constitucional, como garantia máxima de respeito aos direitos fundamentais.²

A discussão sobre pena não se restringe à aplicação de uma sanção, mas também às funções que lhes são inerentes. Por essa razão, necessária se faz a análise de algumas explicações teóricas que a doutrina tem dado à pena.

² BITENCOURT. Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. v. 1, p. 13.

2.2 As teorias da pena

As sociedades sempre possuíam meios para punir aqueles indivíduos que, por ventura, transgredissem condutas estabelecidas como corretas no respectivo meio social.

Não se sabe a origem exata, mas o fato é que desde os tempos mais remotos imputavam-se penas àqueles que descumprissem com seus deveres, conforme assevera Greco:

A primeira pena a ser aplicada na história da humanidade ocorreu ainda no paraíso, quando após ser induzida pela serpente, Eva, além de comer do fruto proibido, fez também com que Adão o comesse, razão pela qual, além de serem aplicadas outras sanções, foram expulsos do jardim do Éden.³

A pena imposta a Adão e Eva foi apenas o início, pois a partir de então o homem passou a viver em comunidade e, conseqüentemente, adotou um sistema de aplicação de penas:

Após a primeira condenação aplicada por Deus, o homem, a partir do momento em que passou a viver em comunidade, também adotou o sistema de aplicação de penas toda vez que as regras da sociedade na qual estava inserido eram violadas. Assim, várias legislações surgiram ao longo da existência da raça humana, que tinham por finalidade esclarecer as penalidades cominadas a cada infração por elas previstas [...].⁴

Segundo Ferreira, a pena “é a conseqüência jurídica – o mal que se impõe – que implica a diminuição de bens jurídicos, ao autor imputável de fatos descritos na lei como crimes.”⁵

Desse modo, a pena sempre fez parte das civilizações e continuará fazendo, nas vezes em que alguém desviar sua conduta perante os demais indivíduos que compõem a sociedade. Nesse sentido, Bitencourt acrescenta que “é quase unânime, no mundo da ciência do Direito Penal, a afirmação de que a pena justifica-se por sua necessidade.”⁶

Tem-se, portanto, que no decurso da história, diversas foram as justificativas para fundamentar e legitimar a repressão da delinquência mediante a intervenção do Estado e várias teorias surgiram com o propósito de explicar o sentido, função e finalidade das penas. Dentre as principais teorias, é possível citar: a) as teorias absolutas (com fundamento na “justiça” da punição); b) as teorias relativas (atribuem à punição uma finalidade socialmente útil) e c) as teorias mistas ou unificadoras (da combinação de aspectos das teorias absolutas e relativas), a seguir comentadas sucintamente.

³ GRECO, Rogério. Parte Geral. **Curso de direito penal**. 5. ed. rev. amp. e atual. Rio de Janeiro: Impetus, 2005, v. 1, p. 543-544.

⁴ Id. Ibid., p. 544.

⁵ FERREIRA, Gilberto. **Aplicação da pena**. Rio de Janeiro: Forense, 1995, p. 5.

⁶ BITENCOURT. Cezar Roberto. Op. cit., p. 102.

2.2.1 – Teorias absolutas

A teoria absoluta atribui à pena um caráter retributivo no momento em que a sanção penal restaura a ordem atingida pelo delito com a imposição de um mal (que é a pena), isto é, aplicar a pena significa pagar o mal com o mal. Entre os defensores das teses absolutistas ou retribucionistas da pena, destacaram-se dois dos mais expressivos pensadores do idealismo alemão: Kant e Hegel.

De acordo com as reflexões kantianas, quem não cumpre as disposições legais não é digno do direito de cidadania, devendo o soberano castigar impiedosamente aquele que transgrediu a lei. Para Kant *apud* Queiroz, a pena é uma maneira de realização da justiça, e acerca disso destaca que:

A pena atende a uma necessidade absoluta de justiça, que deriva de um “imperativo categórico”, isto é, de um imperativo moral incondicional, independente de considerações finais ou utilitárias. A pena basta a si mesma, como realização da justiça, pois “as penas são, em um mundo regido por princípios morais (por Deus), categoricamente necessárias”.⁷ (grifos do autor)

A fundamentação hegeliana, por sua vez, apresenta-se mais jurídica do que a reflexão kantiana na medida em que relaciona a retribuição da pena ao fato praticado pelo delincente. Dessa forma, o *quantum* ou intensidade da negação do direito (infração cometida) será o balizador do *quantum* ou intensidade da nova negação (a pena).

Assim, sob o enfoque das teorias absolutistas a pena é vista como uma forma de retribuir um mal cometido. Em outros termos, o cometimento de um mal é punido essencialmente com a imposição de outro mal. Neste sentido, Queiroz dispõe que:

As *teorias absolutas*, assim chamadas em contraposição às *teorias relativas*, ou *finalistas* da pena, recebem tal denominação por serem, embora sob perspectivas distintas e sob uma também distinta argumentação, a pena como *um fim em si mesmo*, pena que, quer como realização da justiça, quer como expiação de um mal, quer por razões de outra índole, se justifica pura e simplesmente pela verificação de uma [*sic*] fato criminoso, cuja punição se impõe categoricamente; independendo, pois, de considerações finais. A pena se justifica *quia peccatum est*, nisto esgotando seu conteúdo.⁸(grifos do autor)

Tais teorias são criticadas por muitos autores que consideram a retribuição compensadora incompatível com o Estado Democrático de Direito - que respeita a dignidade

⁷ QUEIROZ, Paulo de Souza. **Funções do direito penal**: legitimação versus deslegitimação do sistema penal. Belo Horizonte: Del Rey, 2001, p. 20.

⁸ Id. *Ibid.*, p. 18.

humana - sendo inaceitável alguém pagar um mal cometido com um segundo mal, qual seja, a expiação através da pena.

Contudo, não se pode deixar de ressaltar a importante contribuição deixada pelas teorias retributivas, qual seja, a de que somente dentro dos limites da justa retribuição é que se justifica a sanção penal.

2.2.2 – Teorias relativas

Já as teorias relativas ou preventivas da pena surgem com um propósito diferente das teorias absolutas (ou retributivas), pois prevêm uma efetiva finalidade para a pena e a explica por seus efeitos de prevenção geral e especial. Com base nestas teorias, Queiroz assevera que:

Em oposição às absolutas, as teorias relativas são marcadamente teorias finalistas, já que vêem a pena não como um fim em si mesma, mas como um meio a serviço de determinados fins; considerando-a, pois, utilitariamente. Fim da pena, em suas várias versões, é a prevenção de novos delitos, seja em caráter geral, atuando sobre a generalidade dos seus destinatários, seja em caráter especial, dirigida a atuar sobre o ânimo daqueles que já tenham incorrido na prática de crime.⁹

Zaffaroni e Pierangeli também destacam que “as teorias relativas desenvolveram-se em oposição às teorias absolutas, concebendo a pena como um meio para obtenção de ulteriores objetivos.”¹⁰

Ao tratar sobre as teorias relativas, Ferreira afirma que “muito ao contrário das teorias absolutas, [...] as teorias relativas se voltam para o futuro atingindo o delinqüente não para lhe impingir um mal, mas para evitar que volte a delinqüir ou que incentive outros a fazê-lo, pelo seu mau exemplo.”¹¹

O autor prossegue afirmando que “a punição visa à prevenção, como meio de segurança social e defesa da sociedade. A pena, pois, não é retribuição, e sim um instrumento útil capaz de evitar crime, pelo temor que impõe. Pune-se ne peccetur.”¹²

As teorias relativas se opõem às teorias absolutas não apenas pela discordância de que a função da pena é retribuir um mal cometido com a imposição de outro, mas sim pela convicção de que a imposição da pena serve para prevenir que novos delitos venham a ser

⁹ QUEIROZ, Paulo de Souza. Op. cit., p. 35-36.

¹⁰ ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro: parte geral.** 2 ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999, p. 120.

¹¹ FERREIRA, Gilberto. Op. cit., p. 26.

¹² Id. Ibid., p. 26-27.

cometidos. Nessa condição preventiva, subdivide-se em teoria da prevenção geral e da prevenção especial.

De acordo com a teoria da prevenção geral, a pena deve produzir efeitos de intimidação sobre a generalidade das pessoas, causando temor aos possíveis infratores a fim de que estes não cometam delitos.

Essa prevenção geral, por sua vez, é analisada sob duas formas: prevenção geral negativa e prevenção geral positiva.

De acordo com Shecaira e Corrêa Júnior, pela “teoria da prevenção geral, em seu sentido negativo, a pena deve produzir efeitos de intimidação sobre a generalidade das pessoas, atemorizando os possíveis infratores a fim de que estes não cometam quaisquer delitos.”¹³

Por outro lado, a teoria da prevenção geral é vista sob uma ótica positiva, conforme prelecionam os mesmos autores:

...a prevenção geral pode ser encarada no sentido positivo ou de integração; não pela gravidade da pena com fim de intimidação – o que implicaria um dever moral de graduá-la ao máximo -, mas como resultado de eficaz atuação da justiça e da consciência que a sociedade passará a ter sobre esta realidade.¹⁴

A prevenção geral positiva busca infundir na consciência dos indivíduos que compõem a sociedade o respeito a determinados valores:

Para os defensores da prevenção integradora ou positiva, a pena presta-se não à prevenção negativa de delitos, demovendo potenciais infratores, tampouco dissuadindo aqueles que já tenham incorrido na prática de delito; seu propósito vai, além disso: infundir, na consciência geral, a necessidade de respeito a determinados valores, exercitando a fidelidade ao direito; promovendo, em última análise, a integração social.¹⁵

Dito isso, depreende-se que a prevenção geral positiva busca ponderar a racionalidade do homem para que continue esperando que seus bens jurídicos sejam protegidos e também fazendo com que os indivíduos que cumprem as leis, continuem cumprindo e não venham a delinquir. O grande mérito está, pois, em pôr ênfase no processo educativo da sociedade.

Quanto à teoria da prevenção especial, esta também procura evitar a prática do delito, mas ao contrário da prevenção geral, volta-se exclusivamente ao delinqüente em particular,

¹³ CORRÊA JUNIOR, Alceu; SHECAIRA, Sérgio Salomão. Op. cit., p.132.

¹⁴ Id. Ibid., p. 132.

¹⁵ QUEIROZ. Paulo de Souza. Op. cit., p. 40.

objetivando que este não volte a delinquir. Evidencia, pois, o indivíduo em suas particularidades, possibilitando uma melhor individualização do remédio penal.

A função da pena diante da prevenção especial, nas palavras de Shecaira e Corrêa Júnior “tem um caráter humanista, pois põe um acento no indivíduo, considerando suas peculiaridades, permitindo uma melhor individualização do remédio penal. Além disso, sua atuação específica permite o aperfeiçoamento do trabalho de reinserção social.”¹⁶

Sucintamente, pode-se entender que a prevenção especial não tem por escopo a intimidação do grupo social nem a retribuição de fatos já praticados, mas visa tão somente o indivíduo que praticou alguma infração, no intuito de inibir nova transgressão às normas jurídico-penais. Não se busca a punição como castigo, mas a correção e a ressocialização. Logo, ao se falar em prevenção especial, associa-se a uma idéia de reeducação do agente que praticou o delito, na intenção de evitar que o mesmo volte a delinquir.

2.2.3 – Teorias mistas ou unificadoras

Por último, têm-se as teorias mistas ou unificadoras da pena que buscam agrupar em um conceito único as teses sustentadas pelas teorias absoluta e relativa. Conforme explica Toledo y Ubieto *apud* Bitencourt: essa “unidimensionalidade, em um ou outro sentido, mostra-se formalista e incapaz de abranger a complexidade dos fenômenos sociais que interessam ao Direito Penal, com conseqüências graves para a segurança e os direitos fundamentais do Homem”.¹⁷

Para as teorias mistas ou unificadoras da pena também existem críticas, as quais circundam essencialmente sob o argumento de que representam, no mais das vezes, pura justaposição das outras teorias.

Observa-se que remanescem análises favoráveis e desfavoráveis às teorias que justificam a sanção penal, mas um Direito Penal que se quer democrático deve-se utilizar da pena aferindo a sua real necessidade, tanto para o autor do delito, quanto para a sociedade que foi vítima da infração, devendo a função punitiva constituir em objeto de constante reavaliação. Feitas essas considerações, resta examinar o sistema de penas previsto na nossa legislação ordinária.

¹⁶ CORRÊA JUNIOR, Alceu; SHECAIRA, Sérgio Salomão. Op. cit., p.133-134.

¹⁷ BITENCOURT, Cezar Roberto. Op. cit., p. 119.

2.3 A pena na sociedade brasileira

A atual legislação penal brasileira filia-se à teoria unificadora da pena ao conjugar a necessidade de reprovação com a de prevenção do crime, assumindo expressamente esse duplo sentido nos termos do artigo 59 do Código Penal Brasileiro, que textualmente diz:

O juiz, atendendo à culpabilidade, aos antecedentes, à conduta social, à personalidade do agente, aos motivos, às circunstâncias e conseqüências do crime, bem como ao comportamento da vítima, estabelecerá, conforme seja necessário e suficiente para reprovação e prevenção do crime: I - as penas aplicáveis dentre as cominadas; [...].¹⁸

Assim, para a legislação brasileira, a pena deve reprovar o mal produzido pela conduta praticada pelo agente, bem como prevenir futuras infrações penais.

Seguindo essa linha de pensamento, o Direito Penal brasileiro foi alvo de grandes alterações a partir de meados da década de 80, ocasião em que a Lei nº. 7.209, de 11 de julho de 1984,¹⁹ conferiu nova redação à Parte Geral do Código Penal Brasileiro (CPB). A abolição das penas acessórias e a substituição do sistema do duplo binário pelo sistema vicariante²⁰ são alguns dos vários exemplos que poderiam ser citados.

Essas modificações tiveram seu fundamento e razão no processo histórico de evolução política, econômica e social pelo qual passou o país, em pleno período de efusão democrática. Após quatorze anos da Reforma Penal de 1984 e dez anos depois da promulgação da Constituição Federal de 1988, a Lei nº. 9.714/98²¹ inaugurou um novo sistema de penas na legislação nacional.

Feitas tais considerações, importa a apreciação das modalidades de sanções penais admitidas no direito brasileiro à luz das disposições constitucionais pertinentes, o que será objeto de estudo no item que se segue.

¹⁸ BRASIL. Decreto-lei nº. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 08 maio 2009.

¹⁹ As alterações promovidas por esta lei ficaram conhecidas como Reforma Penal de 1984. Cf. _____. Lei nº. 7.209, de 11 de julho de 1984. Altera dispositivos do Código Penal. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1980-1988/L7209.htm>. Acesso em: 10 abr. 2009.

²⁰ Com a reforma do Código Penal de 1984, foi admitido no nosso ordenamento jurídico o sistema vicariante (desaparecendo o antigo sistema do duplo binário ou também chamado pela doutrina italiana de doppio binário) que impossibilita ao juiz aplicar cumulativamente uma pena e uma medida de segurança, devendo optar entre uma pena ou uma medida de segurança, dependendo da imputabilidade ou não do acusado no caso em concreto.

²¹ _____. Lei nº 9.714, de 25 de novembro de 1998. Altera dispositivos do Código Penal. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9714.htm>. Acesso em: 10 abr. 2009.

2.4 O sistema de penas: previsão constitucional e legislação vigente

A Constituição Federal de 1988 exigiu uma atualização do sistema de penas ao prever novas modalidades de sanções penais. Com efeito, devem ser verificadas as prováveis inovações terminológicas trazidas e suas conseqüências na órbita infraconstitucional.

O Código Penal Brasileiro estabelece sob a designação “Das Espécies de Pena” o rol de sanções aplicáveis aos delitos descritos na Parte Especial. Assim diz o art. 32:

Art. 32 - As penas são:
I - privativas de liberdade;
II - restritivas de direitos;
III - de multa.²²

Por sua vez, o art. 5º, XLVI, da Constituição Federal de 88, prescreve:

Art. 5º [...] [...] XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:
a) privação ou restrição da liberdade;
b) perda de bens;
c) multa;
d) prestação social alternativa;
e) suspensão ou interdição de direitos;²³

Percebe-se claramente a inovação trazida pela atual Constituição Federal, especialmente com diferenças na terminologia do elenco que, saliente-se, é meramente exemplificativo. Conforme se observa, o texto constitucional prevê ainda a restrição, e não apenas a privação da liberdade, permite a perda de bens como pena criminal e cria a figura da prestação social alternativa.

Ressalte-se, no entanto, que o dispositivo constitucional transcrito possui força programática e, por essa razão, depende de uma disposição concreta de lei para produzir eficácia. Conforme salienta Miranda *apud* MORAES, “as normas programáticas são de aplicação diferida, e não de aplicação ou execução imediata”²⁴ e acrescenta:

[...] mais do que comandos-regras, explicitam comandos-valores; conferem elasticidade ao ordenamento constitucional; têm como destinatário primacial – embora não o único – o legislador, a cuja opção fica a ponderação do tempo e dos meios em que vêm a ser revestidas de plena eficácia (e nisso consiste a discricionariedade); [...].²⁵

²² BRASIL. Decreto-lei nº. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 08 maio 2009.

²³ _____. Constituição Federal. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Vade Mecum Acadêmico de Direito**. 3. ed. São Paulo: Rideel, 2006.

²⁴ MORAES, Alexandre. **Direito constitucional**. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 43.

²⁵ MORAES, Alexandre. Op. cit, p. 43.

Caracteriza-se, pois, o caráter programático do art. 5º, XLVI da Constituição Federal de 1988 à medida que este faz uma enumeração expressa das sanções penais, reservando ao legislador infraconstitucional a vontade política de regulamentar e cominar qualquer das penas previstas no dispositivo constitucional através de lei ordinária.

Frise-se mais uma vez que essa previsão constitucional é meramente exemplificativa e não, taxativa. Por essa razão, existem legislações que trazem penas diferentes das cinco modalidades do art. 5º, XLVI da Constituição Federal/88, diante das situações específicas e particularizadas às quais a sanção penal deve se adequar. Como exemplo, o art. 297 da Lei nº. 9.503/97 (CTB), que criou nova modalidade de pena ao disciplinar a multa reparatória estabelece:

Art. 297- A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante de crime.²⁶

Infere-se, portanto, que as diferenças terminológicas apresentadas no texto constitucional não se constituem em empecilhos para o reconhecimento das sanções previstas na legislação penal vigente, bem como não inviabilizam a criação de novas medidas penais mais adequadas à conduta tipificada como delito.

2.5 Dos crimes previstos no CTB

O CTB iniciou uma doutrina própria a respeito dos crimes de trânsito, o que foi determinante no esclarecimento de algumas dúvidas anteriormente existentes.

Ao tratar do assunto, Ribeiro *apud* Honorato utilizou o seguinte exemplo:

Considerando que trânsito é a utilização das vias terrestres, caso ocorresse um acidente de trânsito sem vítima, do qual derivasse acirrada discussão entre os envolvidos e culminasse com a morte de um pelo outro; tal fato, por ter ocorrido na via pública e em razão da utilização dessa, não seria considerado crime de trânsito?²⁷

Continuando a análise, Honorato apresentou uma outra situação: “poder-se-ia ir mais longe ainda, ao imaginar que o furto de um veículo estacionado em via terrestre e conduzido a

²⁶ BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 08 mai. 2009.

²⁷ HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito: infrações e crimes**. Campinas: Millenium, 2000, p.348.

local diverso pelo autor do fato, por envolver o fenômeno trânsito, também seria crime de trânsito.”²⁸

Essas dificuldades, no entanto, não mais devem subsistir ante a existência de lei especial dispondo a respeito e do próprio princípio da taxatividade da lei penal. Assim, consideram-se crimes de trânsito propriamente ditos, os tipos especialmente previstos nos arts. 302 a 312 da Lei nº. 9.503/97, ou seja, os onze tipos penais de injusto, diretamente relacionados ao fenômeno trânsito.

Ao comentar a Lei nº. 9.503/97, Nucci assim define crime de trânsito:

É a denominação dada aos delitos na direção de veículos automotores, desde que sejam de perigo – abstrato ou concreto – bem como de dano desde que o elemento subjetivo constitua *culpa*. Não se admite a nomenclatura de *crime de trânsito* para o crime de dano, cometido com dolo. Portanto, aquele que utiliza seu veículo para, propositadamente, atropelar e matar seu inimigo comete homicídio – e não simples crime de trânsito.²⁹(grifos originais)

Para Marques, “o típico delito do automóvel é aquele em que esse veículo constitui a causa de danos, insegurança e perigo à incolumidade pessoal sem que esteja sendo afastado de sua função normal de meio de transporte [...]”.³⁰

Adotando o modelo do Código Penal Brasileiro e das leis penais extravagantes modernas, os dispositivos penais do Código de Trânsito Brasileiro foram divididos em duas seções, sendo a primeira intitulada Disposições Gerais e a segunda, Dos Crimes em Espécie.

Assim, estão tipificados como crimes de trânsito: homicídio culposo (art. 302), lesão corporal culposa (art. 303), omissão de socorro (art. 304), evasão do local do acidente (art. 305), embriaguez ao volante (art. 306), violação da suspensão ou proibição imposta (art. 307), omissão na entrega da permissão ou habilitação (art. 307, parágrafo único), participação em competição não autorizada (art. 308), direção de veículo sem permissão ou habilitação (art. 309), entrega de veículo a pessoa não habilitada (art. 310), excesso de velocidade em locais especiais (art. 311) e fraude processual (art. 312).

²⁸ HONORATO, Cássio Mattos. Op. cit., p. 348.

²⁹ NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. 2. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007, p. 1015.

³⁰ MARQUES, José Frederico. **Tratado de direito penal**. Campinas: Millennium, 1999. v. 4, p. 259.

A maioria dos tipos penais incriminadores é constituída por delitos de perigo, variando entre abstrato e concreto. Há apenas dois que se incluem dentre os crimes de dano: homicídio culposo e lesão corporal culposa.

De acordo com a lição de Nucci, “constitui-se delito de perigo abstrato a figura típica penal cuja probabilidade de ocorrência de dano (perigo) é presumida pelo legislador, independentemente de prova no caso concreto”.³¹ Como exemplo, cite-se o art. 310, qual seja, entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, pois basta a prova da conduta e presume-se o perigo.

Por outro lado, Nucci também explica que se considera crime de perigo concreto “a figura típica que, fazendo previsão da conduta, exige prova da efetiva probabilidade de dano a bem jurídico tutelado”.³² É o caso do art. 309 do CTB, qual seja, dirigir veículo automotor sem estar devidamente habilitado, gerando perigo de dano, pois no caso não basta apenas ser inabilitado, é também indispensável a concreta possibilidade de dano (invadindo a contramão ou subindo calçada e quase atingindo pedestres, etc.)

Ressalte-se, contudo, a possibilidade de absorção dos delitos de perigo pelos de dano nas hipóteses em que este se concretizar. Ainda segundo Nucci, “não há sentido em se punir o perigo, quando o dano consumou-se”.³³ Um exemplo para essa situação seria a do agente que dirige sem habilitação de maneira a colocar em risco a incolumidade pública e acaba atropelando e matando alguém (o homicídio culposo absorve a direção perigosa).

Numa breve análise, observa-se que as penas previstas para esses crimes têm como regra a cominação da pena privativa de liberdade (detenção) cumulada com uma restritiva de direitos (suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção) e/ou multa. Contudo, a própria Lei faz remissão à incidência de outros diplomas legais que possibilitam a adoção de medidas alternativas (composição civil, restritiva de direitos etc.) que buscam evitar a cominação da pena privativa de liberdade.

O disciplinamento das matérias relacionadas aos procedimentos penais e processuais penais aplicáveis aos crimes de trânsito e, por conseguinte, norteadores da punibilidade nestes casos, encontra-se previsto nas disposições gerais do CTB, as quais serão analisadas no item que se segue.

³¹ NUCCI, Guilherme de Souza. Op. cit., p. 1015.

³² Id. Ibid., p. 1015.

³³ Id. Ibid., p. 1016.

2.6 Disposições gerais dos crimes de trânsito

As disposições gerais do CTB são abordadas nos arts. 291 ao 301 e tratam das normas jurídicas penais aplicáveis aos crimes de trânsito e, seguindo a lógica da técnica legislativa, antecedem a tipificação dos crimes.

Dos onze crimes de trânsito previstos no CTB, atualmente nove são consideradas infrações de menor potencial ofensivo. São eles: art. 303 (lesão corporal culposa), art. 304 (omissão de socorro), art. 305 (evasão do local do acidente), art. 307 (violação da suspensão ou proibição imposta), art. 307, parágrafo único (omissão na entrega da permissão ou habilitação), art. 308 (participação em competição não autorizada), art. 309 (direção de veículo sem permissão ou habilitação), art. 310 (entrega de veículo a pessoa não habilitada), art. 311 (excesso de velocidade em locais especiais) e art. 312 (fraude processual).

Por exclusão, deixam de figurar no rol acima os tipos penais dos artigos 302 (homicídio culposo na direção do veículo automotor)³⁴ e 306 (embriaguez ao volante)³⁵, por apresentarem penas maiores.

A pequena ofensividade do crime repercute num rito mais célere, pois não há necessidade do inquérito policial, assim como não se impõe a prisão em flagrante, conforme explica Capez :

No lugar do inquérito, elabora-se um relatório sumário, contendo a identificação das partes envolvidas, a menção à infração praticada, bem como todos os dados básicos e fundamentais que possibilitem a perfeita individualização dos fatos [...]. Quanto à prisão em flagrante, não será mais formalizada, nem será imposta fiança, desde que o autor do fato seja encaminhado, ato contínuo, à lavratura do termo circunstanciado, ao Juizado Especial Criminal ou ao menos assuma o compromisso de ali comparecer no dia e hora designados.³⁶

Prosseguindo na análise das disposições gerais, importa apreciar o art. 292 do CTB pelo seu caráter inovador: “A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades”. Desse modo, confere o *status* de pena a ser aplicada pelo julgador, sem prejuízo das demais penas cabíveis ao caso.

³⁴ Pena privativa de liberdade com detenção de dois a quatro anos.

³⁵ Pena privativa de liberdade com detenção de seis meses a três anos. Para configuração do crime de embriaguez ao volante, é necessária a constatação de concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

³⁶ CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal: legislação penal especial**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. v. 4, p. 266.

Outra inovação foi a multa reparatória prevista no art. 297 do CTB. Note-se que se distingue da pena pecuniária (multa), pois não se reverte em favor do Estado, mas objetiva a indenização da vítima ou de seus sucessores.

Na seqüência, verifica-se o art. 298 do CTB que dispõe sobre as agravantes a incidirem sobre os crimes de trânsito. Sabe-se que as circunstâncias agravantes não integram o crime, são elementos acessórios e influenciam apenas sobre o quantum da pena. Sobre essa questão, explica Honorato que “somente se deve considerar um dado agregado ao tipo como sendo agravante se essa não constituir um crime mais grave, causa especial de aumento de pena ou circunstância qualificadora”.³⁷ Desde que não colidam, a previsão de agravantes pelo Código de Trânsito Brasileiro não afasta as agravantes do Código Penal Brasileiro.

Por fim, cabe ainda o exame do art. 301 do Código de Trânsito Brasileiro³⁸ que dispõe sobre a proibição de se impor prisão em flagrante àquele que socorre a vítima de acidente de trânsito. Nesses casos, a autoridade pública promoverá a qualificação pessoal do condutor que prestou o devido socorro e este deverá ser convidado a comparecer posteriormente à autoridade policial competente para prestar as informações devidas. Dessa forma, como medida de política criminal o legislador procurou estimular o socorro à vítima por parte do condutor do veículo.

³⁷ HONORATO, Cássio Mattos. Op. cit., p.403.

³⁸ O art. 301 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB assim dispõe: Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquele. Cf. BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm> . Acesso em: 08 maio 2009.

3 O DIREITO PENAL SIMBÓLICO E AS NORMAS APLICÁVEIS AOS CRIMES DE TRÂNSITO

No capítulo voltado para a análise das teorias das penas, evidenciou-se a importância do poder punitivo estatal e, por conseguinte, da ciência do Direito Penal no disciplinamento das regras sociais. Os bens essenciais ao convívio social são extremamente valiosos e precisam ser constantemente tutelados pelo Estado. Eis que o Direito Penal surgiu como ramo específico do Direito visando à proteção de todos os cidadãos.

Reconhecendo isso, a doutrina faz uma distinção das funções reais do Direito Penal, bipartindo-as em funções legítimas ou declaradas e ilegítimas ou não declaradas.

As funções legítimas ou declaradas basicamente visam proteger os indivíduos da violência praticada por outros indivíduos, bem como a violência do próprio Estado.

Ao lado das funções legítimas, o Direito Penal também cumpre funções ilegítimas ou não declaradas, é quando a norma penal se reveste de sentido simbólico. É exatamente nesse contexto que o Direito Penal assume conotação distorcida por se pautar na adoção do caráter promocional e não, instrumental. É o conhecido direito penal simbólico.

O Direito Penal Simbólico não tem função instrumental, ou seja, não existe para ser efetivo, sendo exercido por meio da criação de imagens ou de símbolos que atuam na psicologia do povo, produzindo determinados efeitos úteis, conforme explica Santos. O mesmo autor acrescenta que o uso simbólico do Direito Penal teria por objetivo a “legitimação do poder político, facilmente conversível em votos – o que explica, por exemplo, o açado apoio de partidos populares a legislações repressivas no Brasil”.¹

Por Direito Penal Simbólico pode-se entender o conjunto de normas penais elaboradas em meio ao clamor da opinião pública, suscitadas geralmente na ocorrência de crimes com grande repercussão na mídia, apresentadas como única resposta à segurança da sociedade.

¹ SANTOS, Juarez Cirino dos. **Política criminal: realidades e ilusões do discurso penal**. Disponível em: <http://www.cirino.com.br/artigos/jcs/realidades_ilusoes_discurso_penal.pdf>. Acesso em: 21 dezembro 2009.

É comum o legislador brasileiro recorrer à norma penal para sugerir aos seus destinatários uma impressão tranquilizadora. Como exemplos, é possível mencionar a lei dos crimes hediondos, Lei nº 8.072, de 25 de julho de 1990, que foi objeto de majorações consideráveis nas penas dos crimes nela previstos, impulsionadas a partir de um fato envolvendo pessoa famosa do meio artístico e o próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), na criminalização de condutas até então não consideradas delituosas no trânsito ou ainda no aumento das penas já existentes.

Diante do contexto de violência no trânsito, o legislador foi levado a editar normas penais que acalmassem os cidadãos, visto impacto das preocupantes notícias veiculadas envolvendo pessoas vitimadas por motoristas desprovidos de senso de responsabilidade na condução dos veículos automotores.

A função simbólica das normas penais trata, portanto, de produzir na opinião pública a impressão tranquilizadora de um Estado presente e de um legislador atento, mas na verdade descuida da proteção efetiva de bens jurídicos. De um lado, fica a satisfação do Estado em ter se manifestado e, do outro, a idéia na população de que os problemas estão controlados.

2.6 O efeito simbólico na legislação de trânsito

Conforme analisado, o atual Código de Trânsito Brasileiro foi instaurado com um propósito penalizador, influenciado por correntes criminais que defendem, acima de tudo, o rigor das penas, como o Movimento de Lei e Ordem.

A principal motivação do legislador ordinário foi a necessidade de maximizar a segurança e minimizar os problemas graves decorrentes dos altos índices de violência no trânsito, a fim de atender a cobrança da opinião pública, conforme frisa um dos trechos da Exposição de Motivos do projeto de lei que deu origem ao Código de Trânsito Brasileiro:

[...]. Cumpre-se, por derradeiro, registrar as sucessivas cobranças por parte da opinião pública [...], no sentido de se tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a pôr termo à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País.²

² Exposição de Motivos nº 045/93 do projeto de lei do Poder Executivo que deu origem à Lei nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), encaminhada por meio da Mensagem nº 205, de 22.04.1993.

Sob o impacto da repressão, o CTB é apresentado à sociedade como um efeito simbólico do desejável controle. Assim, facilmente gerou a expectativa de que o caráter rigoroso e inovador da nova ordem teriam o condão de conter a violência no trânsito.

Observou-se, todavia, que a esperada contenção não se concretizou. Segundo os anuários estatísticos do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)³, o número de acidentes com vítimas passou de 428.970 (quatrocentos e vinte e oito mil novecentos e setenta) em 2000 para 653.827 (seiscentos e cinquenta e três mil oitocentos e vinte e sete) em 2008. O número de vítimas fatais no Brasil no mesmo período também aumentou, passando de 20.049 (vinte mil e quarenta e nove) em 2000 para 33.996 (trinta e três mil novecentos e noventa e seis) em 2008.

De acordo ainda com os dados do DENATRAN, a frota de veículos no Brasil aumentou em torno de 84,8 %, entre os anos de 2000 a 2008,⁴ incremento significativo apontado como um dos principais fatores associados ao contexto de acidentalidade.

Delimitando a análise para as rodovias federais do país, registrou-se nos anos de 2006 a 2009 o total de 517.843 (quinhentos e dezessete mil, oitocentos e quarenta e três) acidentes de trânsito, resultando em 331.002 (trezentos e trinta e um mil e duas) pessoas vitimadas nessas ocorrências, sendo 304.433 (trezentos e quatro mil quatrocentos e trinta e três) feridos e 26.569 (vinte e seis mil quinhentos e sessenta e nove) mortos. Saliente-se que os números de acidentes foram crescentes nos anos seguintes, conforme se observa nas tabelas e gráficos abaixo com demonstrações da situação nacional e estadual, respectivamente.

Tabela 01 – Acidentes nas rodovias federais
– Brasil - 2006 - 2009

Ano	Quantidade
2006	109.268
2007	122.886
2008	134.452
2009	151.237

Fonte: Relatório Operacional Diário do Departamento de Polícia Rodoviária Federal

³ DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito**. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 19 set. 2009.

⁴ Evolução da frota de veículos de 29.503.503 em 2000 para 54.506.661 em 2008, cf. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito**. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 19 set. 2009.

Tabela 02 – Pessoas feridas em acidentes nas rodovias federais
– Brasil - 2006 - 2009

Ano	Quantidade
2006	66.061
2007	74.951
2008	77.486
2009	85.935

Fonte: Relatório Operacional Diário do Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Tabela 03 – Vítimas fatais em acidentes nas rodovias federais
– Brasil - 2006 - 2009

Ano	Quantidade
2006	6.116
2007	6.834
2008	6.590
2009	7.029

Fonte: Relatório Operacional Diário do Departamento de Polícia Rodoviária Federal

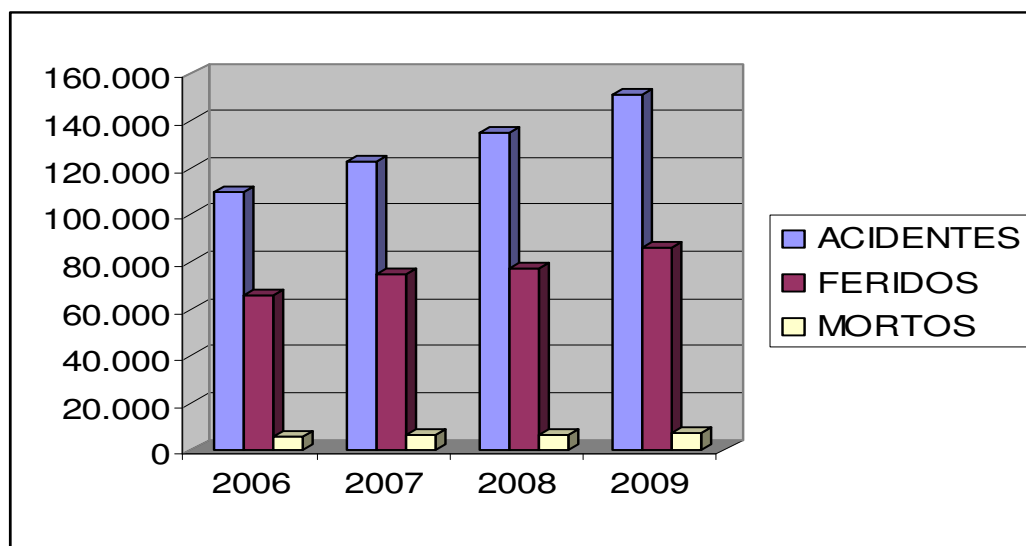


Gráfico 1 – Acidentes nas rodovias federais, números de feridos e mortos no Brasil no período de 2006 – 2009.

Fonte: Dados originários das Tabelas 01, 02 e 03.

A situação estadual, por sua vez, não difere da nacional, onde se verificou no mesmo período um incremento nas ocorrências de trânsito nas rodovias federais com circunscrição no estado do Ceará, passando de 1.981 (um mil novecentos e oitenta e um) acidentes no ano de

2006 para 2.851 (dois mil oitocentos e cinquenta e um) no ano de 2009, de acordo com dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal/CE.⁵

Tabela 04 – Acidentes nas rodovias federais
– Ceará - 2006 - 2009

Ano	Quantidade
2006	1.981
2007	2.274
2008	2.651
2009	2.851

Fonte: Relatório Operacional Diário do Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Tabela 05 – Pessoas feridas em acidentes nas rodovias federais
– Ceará - 2006 - 2009

Ano	Quantidade
2006	1.379
2007	1.626
2008	1.899
2009	1.768

Fonte: Relatório Operacional Diário do Departamento de Polícia Rodoviária Federal

Tabela 06 – Vítimas fatais em acidentes nas rodovias federais
– Ceará - 2006 - 2009

Ano	Quantidade
2006	165
2007	196
2008	197
2009	141

Fonte: Relatório Operacional Diário do Departamento de Polícia Rodoviária Federal

⁵ DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - DPRF. **Estatísticas**. Fortaleza, CE. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/index.faces>>. Acesso em: 19 set. 2009.

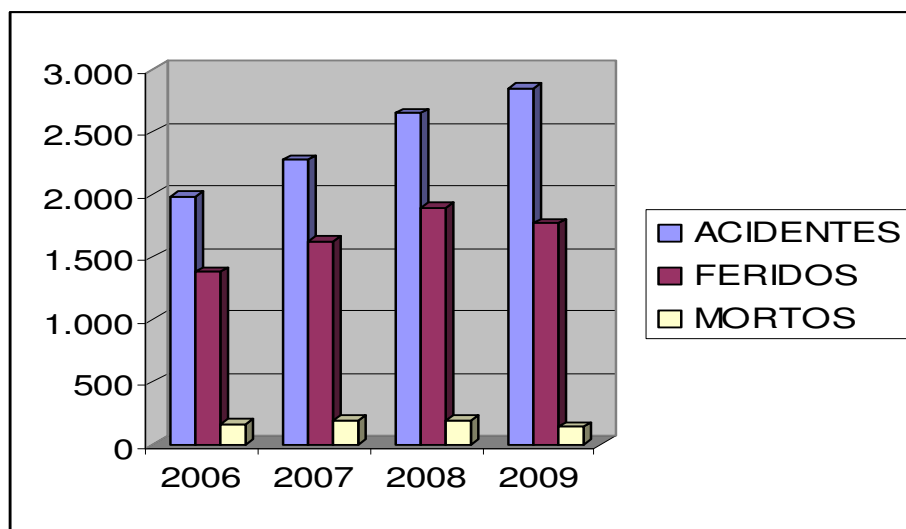


Gráfico 2 – Acidentes nas rodovias federais, números de feridos e mortos no Ceará no período de 2006 – 2009.

Fonte: Dados originários das Tabelas 04, 05 e 06.

A ênfase para acidentes de trânsito se deve ao fato de ser a ocorrência mais frequente e por se relacionar com os eventos mais graves tipificados como crimes de trânsito, quais sejam o homicídio culposo e lesão corporal culposa na direção do veículo.

Outras informações relevantes constam no estudo sobre os “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas” do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).⁶ Os custos decorrentes de acidentes de trânsito são de toda ordem, a saber: os de resgate de vítimas e atendimento médico-hospitalar/reabilitação; os previdenciários; os de atendimento policial e de agente de trânsito; os de danos a veículos; a propriedades de terceiros; ao mobiliário urbano e à sinalização de trânsito; os de processos judiciais; os de congestionamento; os de perda de produção e o impacto familiar. Sendo apurado um custo médio de R\$ 3.262,00 (três mil, duzentos e sessenta e dois reais) para um acidente de trânsito sem vítimas; o de R\$ 17.460,00 (dezessete mil, quatrocentos e sessenta reais) para um acidente com feridos; e o de R\$ 144.143,00 (cento e quarenta e quatro mil, centos e quarenta e três reais) para um acidente com morte.

Não há como contestar as repercussões negativas dos eventos no trânsito, conforme demonstram os estudos voltados para essa temática, no entanto, a medida comumente adotada

⁶ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas**. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/default.jsp>>. Acesso em: 25 set. 2009.

para solucionar esses problemas limita-se ao recrudescimento de normas como resposta imediata aos anseios da sociedade.

Várias alterações no texto do CTB se encontram em andamento, algumas delas, inclusive, influenciadas pela mídia que exerce uma força significativa na formação da opinião pública com reflexos diretos na atuação legislativa.

Convém ressaltar, todavia, que para proteger os interesses sociais, o Estado deve esgotar outros meios de controle social antes de recorrer ao Direito Penal. Nesse sentido, este se constituirá num mecanismo subsidiário.

De acordo com a lição de Prado, “a lei penal só deverá intervir quando for absolutamente necessária para a sobrevivência da comunidade, como *ultima ratio*. E de preferência, só deverá fazê-lo na medida em que for capaz de ter eficácia”.⁷

Nesse sentido, deve-se preferir, antes de tudo, a utilização dos meios desprovidos de caráter penal, como uma adequada política social. Assim, somente quando nenhum dos meios anteriores for suficiente estará legitimado o recurso à pena ou à medida de segurança. Medidas civis ou administrativas que visem à conscientização dos indivíduos devem ser prioritariamente empregadas para evitar violações da ordem jurídica.

Áreas como meio ambiente, drogas, economia, informática, armas bélicas, trânsito, são exemplos onde atualmente se concentram a atenção pública e sobre as quais se apontam necessidades de providências. Nesses setores, espera-se a intervenção imediata do Direito Penal, mesmo sem a verificação da inadequação de outros meios de controle.

Nesse contexto, pretende-se o Direito Penal como a primeira, senão a única saída para controlar determinados problemas sociais, coerente com o discurso retributivo da pena que argumenta ser legítima a função dada ao sistema penal de realizar o castigo aos infratores, via privação de direitos, em especial a privação da liberdade.

A validade de uma normatização penal produzida com o propósito de atender necessidades sociais é incontroversa, pois é certo que uma sociedade sem direito, sem norma, não possui segurança. Todavia, há que se atentar para o seu conteúdo e aplicabilidade,

⁷ PRADO, Luiz Regis. **Curso de direito penal brasileiro**: parte geral. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006, p. 138.

tornando-a, por vezes, ineficaz, porque não é cumprida pelos destinatários da norma ou não é aplicada pelos órgãos estatais responsáveis pela segurança pública.

Ainda que se sustente a idéia de que a utilização do símbolo “pena” exerce uma função socioeducativa, tranqüilizando o imaginário social ou atuando de modo a transmitir quietude em certos grupos que postulam mudanças, o certo é que a longo prazo restará o esvaziamento da função da norma e o risco da credibilidade do sistema penal.

Segundo Prado, “o uso excessivo da sanção criminal (*inflação penal*) não garante uma maior proteção dos bens; ao contrário, condena o sistema penal a uma função meramente simbólica e negativa”.⁸ (grifou-se)

Melhor seria se o legislador oferecesse respostas coerentes, evitando essa tendência manipuladora que não cumpre finalidades reais, como acontece com o CTB que ao longo desses anos ainda não surtiu os efeitos inicialmente apregoados.

2.7 Olhar crítico

O enfrentamento da violência no trânsito ainda se constitui num grande desafio e padece de uma postura crítica por parte do Estado, pois as soluções geralmente apresentadas giram em torno da exasperação das penas, ou seja, da medida estatal mais intervencionista para exigir do cidadão uma conduta mais regrada.

Imaginar que leis penais mais duras são, por si sós, suficientes consiste num equívoco, visto que o Direito Penal é um instrumento que deve ser utilizado apenas quando os outros meios de controle social fracassarem e, ainda, quando os outros ramos do Direito não se mostrarem razoáveis na solução do conflito. Valer-se desse ramo do Direito como mecanismo precípua de regulamentação de conduta, pode dar ensejo a consequências diversas das que foram almejadas.

O exemplo mais atual dessa constatação é a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, conhecida como Lei Seca,⁹ que reserva alguns artigos para tratar sobre o crime de embriaguez ao volante, previsto no art. 306 do CTB.

⁸ PRADO, Luiz Regis. Op. cit., p. 139.

⁹ A Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008, alterou o Código de Trânsito Brasileiro nas disposições que trata de embriaguez ao volante, ficou comumente conhecida por Lei Seca devido o seu propósito de inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor.

De início, é possível observar que esta Lei apresenta determinados aspectos que a tornam, de certo modo, tênue. Isso porque a sua parte criminal acabou abrandando a punição a muitos condutores que cometeram o crime de embriaguez ao volante, algo inimaginável se se considerar a justificativa para a sua edição, qual seja, a de coibir a prática de embriaguez ao volante e reduzir as graves conseqüências dos acidentes de trânsito decorrentes.

Para melhor compreensão, convém adentrar nos aspectos jurídico-processuais.

Antes da edição da Lei nº 11.705/2008, a caracterização do crime de embriaguez ao volante não exigia a quantificação de qualquer teor de alcoolemia, pois bastava a comprovação de um condutor com sinais de embriaguez e uma direção anormal para a configuração do crime.

Após o advento dessa Lei, a configuração do crime ficou condicionada à comprovação de níveis de álcool por litro de ar expelido aferidos por meio de equipamentos denominados etilômetros, daí que se não houver tal comprovação por meio do equipamento, não restará configurado o crime, ainda que o condutor apresente sinais visíveis de embriaguez, diferentemente do tratamento anterior, que considerava suficiente a apresentação de indicativos visíveis da embriaguez, gerando perigo de dano à sociedade. Nesse ponto, a nova legislação trouxe uma condição que, se não for verificada por meio de etilômetros, não implicará na punição penal do condutor infrator.

Desse modo, criou-se uma situação mais favorável ao infrator. Por ser uma lei posterior benéfica, esta retroage aos fatos ocorridos anteriormente à sua publicação e as pessoas que estavam sendo processadas ou condenadas por embriaguez ao volante e não submetidas aos exames técnicos na vigência da lei anterior, foram liberadas da pena em razão do instituto do Direito Penal denominado abolição do delito, que ocorre quando um fato antes considerado crime deixa de o ser por edição de nova lei que a partir de então não mais o considera crime, conforme explica Prado "De conseguinte, se lei posterior (lei nova) deixa de considerar infração penal fato incriminando pela lei anterior, dá lugar à *abolitio criminis* (art. 2º, caput, CP) – causa extintiva de punibilidade."¹⁰

Portanto, o que antes era considerado delito se transformou em mera infração administrativa sem nenhuma conseqüência penal subsistente para esses motoristas. Desse

¹⁰ PRADO, Luiz Regis . Op. cit., p. 191.

modo, conclui-se que a mencionada Lei, na parte criminal, acabou beneficiando pessoas processadas ou condenadas pelos fatos ocorridos anteriormente à edição da conhecida Lei Seca.

Afora essa questão, os instrumentos empregados para constatar a taxa de dosagem alcoólica são meios probatórios problemáticos, porque ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo. A consequência disso é que somente estarão sujeitos à punição penal aqueles que se dispuserem a realizar exames de sangue ou do etilômetro.

Não se pode negar que a Lei Seca teve a virtude de instigar a polícia e a sociedade brasileiras para alterar o comportamento dos motoristas nos seus primeiros dias de vigência, mas dá sinais de sua fragilidade quando se percebe ainda quantidades elevadas de acidentes, feridos e mortes por conta da combinação álcool e direção.

Verifica-se, então, que as sérias implicações atribuídas aos infratores embriagados ainda não foram suficientes o bastante para gerar uma nova cultura, qual seja: a de jamais assumir a direção de um veículo, após ingerir bebida alcoólica, conforme se observa nas frequentes notícias veiculadas pela mídia.

Por essa razão, torna-se importante a avaliação das reais implicações advindas de uma lei para não se incorrer em falhas evitáveis. Esse é só um exemplo típico de leis investidas mais de efeito simbólico do que instrumental, que pela necessidade de oferecer uma resposta imediata à sociedade, acabam não surtindo o efeito desejado.

Por conta disso, é possível estender a análise e concluir que além das implicações penais, existem outros instrumentos igualmente importantes, capazes de contribuir no processo de conscientização das pessoas. Sem pretender atribuir maior ênfase a um só dos mecanismos de conscientização existentes, pode-se dizer que a educação, pela sua natureza, possui substancial importância nesse processo.

O ensinamento de maneiras apropriadas de agir nas mais diversas situações do trânsito, transforma os condutores em pessoas mais seguras e preparadas para reagir em conformidade com a legislação. A tarefa é educar para um trânsito mais civilizado e, conseqüentemente, mais seguro.

Diferentemente dos dois códigos de trânsito anteriores, o atual dispensa um capítulo exclusivo ao tema Educação para o Trânsito. Dessa forma, existe o reconhecimento legal de que a educação para o trânsito se constitui em direito de todos, conforme disposto no art. 74 do CTB, que diz: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.¹¹

O CTB também prevê no art. 76 a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito.

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.¹²

Esse dispositivo só demonstra a compreensão de quanto é importante a educação para o trânsito. A adoção dessa disciplina desde o ensino infantil até o ensino superior é fundamental, para a mudança constante de comportamento humano, bem como para a formação de futuros cidadãos e motoristas.

O trânsito, por envolver uma diversidade de questões, tais como o crescimento populacional, comportamento social, cidadania, ética, comunicação, aprendizagem, entre outros, requer uma abordagem multifacetada com interligações entre a punição, prevenção, conscientização, onde cada seara contribui com o conhecimento já produzido e se agrega às outras para a produção de novos conhecimentos.

Dessa forma, poderão surgir propostas que atendam melhor aos anseios das pessoas envolvidas com o trânsito no seu dia a dia, visando o não comprometimento da qualidade de vida.

¹¹ BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 08 mai. 2009.

¹² Id. A nomenclatura utilizada no CTB não está em conformidade com a utilizada na LDB, pois quando o CTB foi instaurado em 1997, a atual Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Lei nº. 9.394, de 20 de dezembro de 1996, já vigorava e esta estabeleceu apenas dois níveis escolares: a Educação Básica (composta pela Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio) e a Educação Superior.

CONCLUSÃO

Como o trânsito está intensamente presente na vida dos indivíduos, as relações sociais produzidas nesse meio não poderiam ficar sem disciplinamento. As interações e conflitos na utilização de um espaço comum tornam exigível uma normatização própria, já que o trânsito diz respeito a qualquer movimentação ou circulação de pessoas, animais e veículos pelas vias públicas.

A atual normatização sobre trânsito é encontrada na Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em substituição ao anterior instituído na década de 60. Esta Lei foi editada com o propósito de inibir a violência e punir severamente a indisciplina e a imprudência das pessoas que partilham o trânsito, conforme exposição de motivos no projeto de lei do Código.

Uma das medidas inovadoras foi a criação de várias figuras penais, no caso, onze delitos diretamente relacionados ao mau emprego do veículo, os chamados crimes de trânsito. Esses crimes trazem uma especificidade na sua caracterização, qual seja, a condição do veículo constituir-se na causa de danos, insegurança e perigo à incolumidade pessoal sem que esteja afastado de sua função normal de meio de transporte.

Essa distinção é importante para a ciência do Direito já que determina a tipificação do delito e, conseqüentemente, a punição a ser aplicada, pois se o automóvel for utilizado pelo condutor para lesionar alguém de forma deliberada e, dessa forma, distanciar a utilização do veículo como meio de transporte, o crime cometido será punido com base no Código Penal Brasileiro e não de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

No tocante ao Código de Trânsito Brasileiro, o que se verificou foi uma legislação de caráter eminentemente penalizador, influenciada pela política criminal adotada pelo Movimento de Lei e Ordem, cuja premissa volta-se para o rigor das penas e ainda, por uma legislação marcada por efeitos simbólicos.

A criação de novas figuras penais e o aumento das penas já existentes são exemplos clássicos dessa função simbólica, como forma de demonstrar pronta atuação do Estado na

solução dos problemas envolvendo criminalidade. Uma das prováveis explicações para adoção de medidas voltadas para o agravamento das penas tem a ver com o afã do legislador em oferecer uma resposta imediata à sociedade.

No caso do Código de Trânsito Brasileiro foram criadas onze figuras típicas para alcançarem as ocorrências criminosas no trânsito. Anteriormente à edição do CTB, as disposições legais acerca de condutas criminosas no trânsito eram previstas em legislações esparsas e apresentavam penalidades brandas.

Na verdade, a criação de tipos penais ou o agravamento das penas já existentes se constituem nas providências normalmente adotadas pelos legisladores, buscando no Direito Penal uma solução eficaz para os mais variados problemas sociais, muitas vezes influenciados pelos meios de comunicação. Dessa forma, transfere-se para o imaginário da sociedade a idéia de tranqüilidade diante da resposta dada pelo Estado. A este, fica a sensação de dever cumprido.

A crítica que se faz é utilizar a lei penal como primeira opção do legislador para compor conflitos existentes no meio social, antes de se fazer valer outros mecanismos na esfera civil ou administrativa, igualmente importantes e, por vezes, até mais eficientes.

Conforme dito, o Código de Trânsito Brasileiro foi elaborado com influências de uma política criminal exasperadora com a pretensão de conter a violência no trânsito, entretanto, o que se observa é que ainda não alcançou os efeitos almejados no espaço temporal de mais de dez anos de vigência do Código, diante de dados estatísticos apurados.

Inferese, portanto, que a edição de severas normas penais, por si só, não tem sido suficiente para desencorajar os condutores na prática de delitos de trânsito, servindo de reflexão acerca dessa pretensa proteção estatal ao utilizar o Direito Penal como norma solucionadora de todos os conflitos, sem esgotar outros meios. Essa situação pode levar ao descrédito da lei penal na medida em que não se verifica o resultado almejado de inibição da conduta criminosa, ensejando uma sensação de ineficiência dos dispositivos legais.

Historicamente sabe-se da importância da educação para a mudança de comportamento humano e, certamente, não seria diferente na formação de futuros cidadãos e motoristas, contribuindo para um trânsito seguro. O próprio Código de Trânsito Brasileiro reconhece a

educação para o trânsito como um direito de todos e dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O trânsito está diretamente relacionado a diversas questões como cidadania, ética, comunicação, dentre outras, por isso ser necessário também abordá-lo de forma diversificada. Nesse contexto, há que se buscar formas de conscientização para o trânsito por meio de processos educativos e não apenas priorizar a severidade das penalidades. Os somatórios destes fatores podem promover um efeito positivo a ponto de equiparar o Brasil aos patamares dos países mais civilizados no que diz respeito ao nível de acidentalidade no trânsito.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO JÚNIOR, João Marcello de. **Os grandes movimentos da política criminal de nosso tempo** – aspectos. Sistema penal para o terceiro milênio. Rio de Janeiro: Revan, 1991.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Novas penas alternativas**: análise político-criminal das alterações da Lei n. 9.714/98. São Paulo: Saraiva, 1999.

_____. **Tratado de direito penal**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. v. 1.

BRASIL. Constituição Federal. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Vade Mecum Acadêmico de Direito**. 3. ed. São Paulo: Rideel, 2006.

_____. Decreto-lei nº. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 08 maio 2009.

_____. Lei nº. 7.209, de 11 de julho de 1984. Altera dispositivos do Código Penal. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1980-1988/L7209.htm>. Acesso em: 10 abr. 2009.

_____. Lei nº. 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 23 dez. 1996. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9394.htm>. Acesso em: 10 abr. 2009.

_____. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em: 08 maio 2009.

_____. Lei nº 9.714, de 25 de novembro de 1998. Altera dispositivos do Código Penal. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9714.htm>. Acesso em: 10 abr. 2009.

_____. Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a 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 inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 20 jun. 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10259.htm>. Acesso em: 21 jun. 2009.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**: legislação penal especial. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. v. 4.

CORRÊA JUNIOR, Alceu; SHECAIRA, Sérgio Salomão. **Teoria da pena: finalidades, direito positivo, jurisprudência e outros estudos de ciência criminal.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito.** Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 19 set. 2009.

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - DPRF. **Estatísticas.** Fortaleza, CE. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/index.faces>>. Acesso em: 19 set. 2009.

FERREIRA, Gilberto. **Aplicação da pena.** Rio de Janeiro: Forense, 1995.

FRANCO, Alberto Silva. **Crimes hediondos.** 5. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

GOMES, Luiz Flávio. **Direito penal: parte geral.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.v. 2.

GRECO, Rogério. Parte Geral. **Curso de direito penal.** 5. ed. rev. amp. e atual. Rio de Janeiro: Impetus, 2005, v. 1.

GRECO FILHO, Vicente. **A culpa e sua prova nos delitos de trânsito.** São Paulo: Saraiva, 1993.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito: infrações e crimes.** Campinas: Millenium, 2000.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. **Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas.** Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/default.jsp>>. Acesso em: 25 set. 2009.

LEAL, João José. **Homicídio culposo de trânsito: a impropriedade de duas normas incriminadoras para uma mesma conduta típica.** DireitoNet, Sorocaba, 13 mar. 2005. Disponível em: <http://www.direitonet.com.br/artigos/x/19/44/1944/#perfil_autor>. Acesso em: 03 dez. 2009.

MARQUES, José Frederico. **Elementos de direito processual penal.** 2. ed. Campinas: Millenium, 2000. v. 1.

_____. **Tratado de direito penal.** Campinas: Millennium, 1999. v. 4 .

MORAES, Alexandre. **Direito constitucional.** 13. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. 2. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de direito penal brasileiro**: parte geral. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

QUEIROZ, Paulo de Souza. **Funções do direito penal**: legitimação versus deslegitimação do sistema penal. Belo Horizonte: Del Rey, 2001.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

SANTOS, Juarez Cirino dos. **Política criminal**: realidades e ilusões do discurso penal. Disponível em: <http://www.cirino.com.br/artigos/jcs/realidades_ilusoes_discurso_penal.pdf>. Acesso em: 21 dezembro 2009.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**: parte geral. 2 ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.