

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE DIREITO**

RAFAEL SANTOS BARBOSA

**A FUNÇÃO DESEMPENHADA PELA REFORMA PENAL QUE INSTITUI
OS CRIMES DE TRÂNSITO E SUAS PENALIDADES CRIMINAIS NA
DINÂMICA DE CONTROLE SOCIAL FORMAL NO FINAL DO SÉCULO XX**

CRICIÚMA/SC

2018

RAFAEL SANTOS BARBOSA

**A FUNÇÃO DESEMPENHADA PELA REFORMA PENAL QUE INSTITUI
OS CRIMES DE TRÂNSITO E SUAS PENALIDADES CRIMINAIS NA
DINÂMICA DE CONTROLE SOCIAL FORMAL NO FINAL DO SÉCULO XX**

Trabalho de Conclusão do Curso, apresentado para obtenção do grau de Bacharel no Curso de Direito da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Dr. Jackson da Silva Leal

CRICIÚMA

2018

RAFAEL SANTOS BARBOSA

**A FUNÇÃO DESEMPENHADA PELA REFORMA PENAL QUE INSTITUI
OS CRIMES DE TRÂNSITO E SUAS PENALIDADES CRIMINAIS NA
DINÂMICA DE CONTROLE SOCIAL FORMAL NO FINAL DO SÉCULO XX**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel, no Curso de Direito da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Criminologia Crítica.

Criciúma, 08 de novembro de 2018

BANCA EXAMINADORA

Prof. Jackson da Silva Leal - Dr. – (UNESC) – Orientador

Prof. Alfredo Engelmann Filho - Esp. - (UNESC)

Prof. Mônica Ovinski de Camargo - Ma - (UNESC)

Dedico o presente trabalho aos meus familiares, amigos, colegas, professores e orientador por toda paciência, confiança e apoio depositado.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para que eu pudesse alcançar meus objetivos, sendo eles minha família; amigos; a Lili, uma pessoa especial; aos professores que muito acrescentaram durante a graduação; aos colegas que dividiram sala de aula comigo, em especial a Daniela Echart, Emanuela Coelho, Amanda Bendo, Iury Rocha, Gustavo Perraro, Thais Correa, Rafaela Citadin, Jenifer Benck, Cassio Ramos e ao Sandro Soratto. Agradeço as empresas de transporte que foram responsáveis por me conduzir à Universidade por este período, principalmente a EUSANTUR, na qual passei maior parte do tempo e, por fim, ao meu orientador, professor Jackson, o qual não tive a oportunidade de dividir sala de aula durante a graduação, porém que muito me auxiliou na posição de orientador deste trabalho monográfico e que possui um currículo extraordinário como pesquisador da área da criminologia. A vocês, meus mais sinceros agradecimentos.

**“É melhor prevenir os crimes do que ter de puni-
los. O meio mais seguro, mas ao mesmo tempo
mais difícil de tornar os homens menos inclinados
a praticar o mal, é aperfeiçoar a educação. “**

Cesare Beccaria

RESUMO

No século passado, ainda quando do vigor da antiga legislação de trânsito de 1966, o Brasil se viu passar a frente do mundo em número de acidentes de trânsito, o que gerou preocupação e levou a uma necessária reforma da Legislação que regulamentava o trânsito dentro do território brasileiro. Com a entrada em vigor, em 1998, da nova legislação viu-se uma coisa que antes não tinha-se: um capítulo destinado a elencar crimes de trânsito, sendo que antes de sua entrada em vigor, os conflitos do trânsito eram decididos pelo código penal e pela lei de contravenções penais, já que a legislação própria não possuía previsão legal de crimes aos seus condutores. Assim, o presente trabalho teve como objetivo analisar o sancionamento dos crimes de trânsito editados em 1997 e verificar de que forma e sobre quem estes crimes exercem o controle social formal. O método de pesquisa que será utilizado nesse trabalho é dedutivo no que diz respeito a pesquisa teórica e qualitativo quanto ao emprego do material bibliográfico aqui utilizado, além do material legal destacado no decorrer do texto.

Palavras-chave: Controle social. Crimes de trânsito. Populismo punitivo. Neoliberalismo. Classe média.

ABSTRACT

In the last century, even after the vigor of the old transit legislation of 1966, Brazil found itself passing the world in number of traffic accidents, which generated concern and led to a necessary reform of the Legislation that regulated the transit within the Brazilian territory. With the entry into force in 1998 of the new legislation, there was one thing that was not before: a chapter to list traffic crimes, and before its entry into force, traffic conflicts were decided by the code criminal law and the law of criminal contraventions, since the law itself had no legal provision of crimes to its drivers. Thus, the present study aimed to analyze the sanctioning of traffic crimes published in 1997 and to verify how and on whom these crimes exercise formal social control. The research method that will be used in this work is deductive with respect to the theoretical and qualitative research regarding the use of the bibliographic material used here, besides the legal material highlighted throughout the text.

Key-words: Social control. Traffic crimes. Punitive populism. Neoliberalism. Middle class.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CP – Código Penal

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 O SURGIMENTO DA QUESTÃO TRÂNSITO ENQUANTO PROBLEMA	12
2.1 A PRISÃO COMO FOCO HISTÓRICO DO CONTROLE SOCIAL.....	12
2.2 O SURGIMENTO DA PROBLEMÁTICA DO TRÂNSITO	16
3 POPULISMO PUNITIVO COMO DINÂMICA DE GOVERNO DA ERA NEOLIBERAL	24
3.1 POPULISMO PUNITIVO ENQUANTO DEFINIÇÃO E CONTEXTO DE SURGIMENTO.....	24
3.2 DISCIPLINAMENTO E DINÂMICAS DE CONTROLE SOCIAL.....	29
4 A PROBLEMÁTICA DOS DELITOS DE TRÂNSITO NA ERA DO CONTROLE SOCIAL	37
4.1 UMA ANÁLISE DO SANCIONAMENTO DOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	37
4.2 DELITOS DE TRANSITO – ENTRE A SANÇÃO E A MANUTENÇÃO DO AGENTE PRODUTIVO.....	48
5 CONCLUSÃO	53
REFERÊNCIAS	55

1 INTRODUÇÃO

No século passado, ainda quando do vigor da antiga legislação de trânsito de 1966, o Brasil se viu passar a frente do mundo em número de acidentes envolvendo automóveis, o que gerou preocupação e levou a uma necessária reforma da Legislação que regulamentava o trânsito dentro do território brasileiro. Com a entrada em vigor, em 1998, da nova legislação, editada em 1997, viu-se uma coisa que antes não se tinha: uma legislação penal especial inserida em um capítulo destinado a elencar crimes de trânsito, sendo que antes de sua vigência, os conflitos do trânsito eram decididos pelo código penal, já que a legislação própria não possuía previsão legal de crimes aos seus condutores.

Assim, o presente trabalho tem como objetivo analisar o sancionamento dos crimes de trânsito em 1997 e verificar como o mesmo exerce o controle social de determinadas classes sociais, que antes não possuíam a destinação da lei penal.

No primeiro capítulo será feita uma reconstrução acerca do controle social e como ele historicamente é destinado aos pobres, passando pela história do trânsito e como ele se tornou um problema com o passar do tempo, devido ao aumento da produção de veículos, bem como a defasagem das vias para atender as novas demandas de circulação e avanço da tecnologia, inclusive pelo surgimento da classe de médio poder econômico e de produção.

No segundo capítulo analisar-se-á o populismo punitivo e como ele se tornou um método, uma política implementada pelo governo, o qual se preocupa em transparecer à sociedade a sua preocupação com o aumento dos crimes, entretanto realiza isso de forma ineficaz, uma vez que entre punir e educar, a primeira opção traz “resultados” de forma mais rápida. Ainda neste capítulo, examinar-se-á os métodos encontrados pelos governos para realizar o controle social, através da disciplina e de dinâmicas.

No terceiro e último capítulo estudar-se-á como os delitos de trânsito chamaram a atenção na era do controle social, efetuando uma análise do sancionamento de sua legislação, atual código de trânsito brasileiro, e a sua aplicação frente a quem descumpra tais normas vigentes.

O presente trabalho monográfico demonstra relevância social, uma vez que toda a população está sujeita, na condição de condutores, as tipificações penais elencadas na nova legislação de trânsito, sendo que a eficácia ou ineficácia de sua

aplicação, reflete de maneira direta e indireta na maneira em que a sociedade se comporta dentro e fora do trânsito.

O método de pesquisa que será utilizado nesse trabalho é dedutivo no que diz respeito a pesquisa teórica e qualitativa quanto ao emprego do material bibliográfico aqui utilizado, além do material legal destacado no decorrer do corpo do texto.

2 O SURGIMENTO DA QUESTÃO TRÂNSITO ENQUANTO PROBLEMA

Na primeira etapa deste capítulo será feita uma reconstrução histórica acerca do controle social e como ele é exercido através da prisão na tentativa de demonstrar que a prisão é historicamente destinada as classes que estão na base da pirâmide da sociedade, a qual deixa de ser favorecida quando da criação das Leis, uma vez que este ato é exercido há muito tempo por aqueles que possuem poder.

Na sequência, será resgatado um pouco sobre o trânsito e seu surgimento, além da necessidade de criação de regras com a finalidade de controlá-lo uma vez que possui um potencial de crescimento muito grande, ao lado de uma grande problemática, tendo em vista o crescimento econômico de determinadas classes sociais.

2.1 A PRISÃO COMO FOCO HISTÓRICO DO CONTROLE SOCIAL

Por controle social, verifica-se o pensamento de Eduardo Novoa Monreal ao afirmar que em um Estado Democrático de Direito, onde as leis emanam da vontade do povo, o controle social que é exercido muitas vezes está limitado ao interesse de uma minoria detentora de poderes. (1998, p. 44).

Para Eugenio Raúl Zaffaroni e José Henrique Pierangeli, o controle social é estabelecido em uma sociedade que apresenta uma estrutura de poder, a qual é composta por grupos que possuem a dominância e por outros que são dominados. Assim, tal controle é exercido por aqueles que estão no centro do poder e atinge os grupos que estão mais distantes. (2009, p. 149).

De acordo com Wacquant, a prisão foi classificada como aspirador da escória social, onde ele diz:

Servir-se da prisão como um *aspirador* social para limpar as escórias/detritos produzidos pelas transformações econômicas em urso e remover os rejeitos da sociedade de mercado do espaço público – delinquentes ocasionais, desempregados e indigentes, pessoas sem-teto e imigrantes sem documentos, toxicômanos, deficientes e doentes mentais deixados de lado por conta da displicência da rede de proteção de saúde e social, bem como jovens de origem popular, condenados a uma vida feita de empregos marginais e de pequenos ilícitos pela normalização do trabalho assalariado precário – é uma aberração no sentido estrito do termo, isto é, segundo a definição do *Dictionnaire de l'Académie Française* de 1835, um “afastamento/desvio/falta de imaginação” e um erro de julgamento” político e penal. (2007, p. 455)

Diferente do que se tem por controle social atualmente, onde o sistema de punir é exercido pelo Estado, na Alta Idade Média, o julgamento de alguém que cometia um crime contra a moral estabelecida na época era realizado através de reuniões nas quais eram estabelecidas como seria realizada a composição do dano causado. Decisões estas que eram norteadas pela paz, nunca evoluindo para o sangue ou para a anarquia. A paz era o princípio fundamental e muitas vezes se decidia pela imposição de fianças. (RUSCHE; KIRCHHEIMER, 2004, p. 24).

Segundo o autor Michel Foucault, o controle social passou a ser exercido de modo a fazer o corpo sofrer, uma vez tendo sido um crime praticado, existindo como pena máxima a morte. Ou seja, o controle social era exercido pelo medo, uma vez que aqueles que recebiam pena, eram punidos em praças públicas onde todos pudessem ver a Lei ser aplicada. (2013, p. 10).

Contudo o pensamento de aplicar uma pena a alguém pelo simples caráter punitivo e vingativo foi deixado de lado a partir do momento em que o corpo humano passou a ser visto como um objeto e alvo de poder. Tomou-se conhecimento então que o corpo humano era algo que se podia manipular e que agora se tem alguma utilidade sobre ele. Logo, em obras literárias, percebeu-se que haviam estudos políticos que envolviam a funcionalidade e aproveitamento dos corpos humanos, adotando regulamentações pertencentes a outros campos da sociedade a fim de moldá-los. (FOUCAULT, 2013, p. 132)

Destarte, de acordo com Rusche e Kirchheimer (2004, p. 43), a forma em que se davam as punições passaram a ser moldadas, sofrendo mudanças até o final do século XVI. O trabalho dos prisioneiros foi algo que passou a se ter muita atenção. Tal mudança foi resultante do desenvolvimento econômico em potencial que passaria a ser aproveitado uma vez que uma massa humana tão grande estaria a disposição de autoridades.

Em sequência, o autor diz que a motivação da imposição de novas leis que corroborassem com o trabalho forçado como punição, foi o surgimento de grandes e prósperos setores urbanos, os quais foram responsáveis por uma crescente demanda por bens de consumo. Percebeu-se então que o crescimento demográfico na Europa não acompanhava o mesmo ritmo das possibilidades de emprego, já que o crescimento da população havia sido abalado em decorrência das guerras e da peste

negra em meados do século XVI, o que gerou falta na mão-de-obra e acabou gerando mudanças nas posições das classes proprietárias.

O duro golpe aos proprietários dos meios de produção com a escassez e mão de obra se fez quando se percebeu que os trabalhadores começaram a ter o poder de exigir melhores condições de trabalho, vindo os capitalistas a apelarem ao Estado a fim de garantir redução de salários e produtividade de capital. (RUSCHE e KIRCHHEIMER 2004, p. 47)

No pensamento da professora Kelly Ribeiro Felix de Souza, quanto a dominação da burguesia no surgimento do capitalismo, ela escreve:

A partir da instauração de uma nova ordem econômica – capitalista – e da ascensão da burguesia enquanto classe dominante, são desenvolvidas, paralelamente, novas formas políticas, jurídicas, sociais e, também, novas formas de desobediência às leis vigentes, de modo que mostrou-se necessário o desenvolvimento de formas mais eficazes de controle social. (2015, p. 169)

Nas palavras de Rusche e Kirchheimer, diversas foram as medidas introduzidas a fim de superar as condições do mercado de trabalho, chegando a se criar, considerada como a principal pelos autores, medidas de incentivo a taxa de natalidade, incentivo esse que foi acatado na Inglaterra e na Alemanha inicialmente. (2004, p. 49)

De acordo com o autor, o primeiro sinal do aproveitamento da massa de criminosos que infringiam as Leis, foi quando os militares começaram a passar dificuldade em recrutar soldados, uma vez que a vida comum começou a ser ter melhores vantagens comparado a maneira que vivia um soldado e com o reflexo das guerras sofridas na Europa nos últimos anos. Tal dificuldade, fez com que os militares passassem a recrutar criminosos para compor o exército, chegando a tornar este, nas palavras do autor, uma organização penal, apropriada para errantes, extravagantes, “ovelhas negras” e ex-condenados, aos quais eram dadas vantagens de incorporar o exército, contradizendo os rigores impostos a eles na época. (2004, p. 51, 52)

Segundo Dario Melossi e Massimo Pavarini, defendeu-se durante o século XVI, na Inglaterra, a necessidade de dar algum sentido aos chamados de “desocupados”. O processo iniciou separando os que eram incapacitados para exercer atividades de labor e os demais. Foi fornecido um castelo pelo rei para abrigar

os “vagabundos” e autores de pequenos delitos, sendo que o objetivo disso era reformar os abrigados através do trabalho e da disciplina. (2006, p. 36).

Surge então a casa de correção, a primeira instituição destinada a retirar os vagabundos e mendigos das cidades. Conforme Rusche e Kirchheimer, a Bridewell, em Londres, foi o local designado para abrigá-los. A essência das casas de correção era nada mais do que uma combinação dos princípios designados as casas de assistência dos pobres (*poorhouse*), oficinas de trabalho (*workhouse*), somadas aos princípios de instituições penais que condenavam a vagabundagem e a mendicância. (2004, p. 68,69)

Contribuindo com a ideia, Lyra diz que o cárcere tem início e vem a se consolidar como uma instituição que está subordinada à fábrica, uma vez visando uma “economia política” da pena. A prisão agora serviria como um mecanismo de defesa do sistema de produção introduzido pelo modelo industrial. (2013, p. 294)

Dario Melosi e Massimo Pavarini refletem acerca da hipótese levantada por Rusche e Kirchheimer, pois segundo ele:

A introdução do trabalho forçado na segunda metade do século XVI e sobretudo, como se verá, na primeira metade do século XVII, na Europa continental, corresponde ao declínio demográfico que caracteriza a população europeia após o século XVII, e que deve ter contribuído em muito para aumentar a rigidez da força de trabalho. (MELOSSI E PAVARINI, 2006, p. 38)

Após refletir sobre essa hipótese, o Melossi e Pavarini considera que a medida em que a mão-de-obra ficou cada vez mais escassa ao se aproximar do século XVII, o capital que se criava, iria necessitar da intervenção do Estado para que lhe continuassem garantindo o maior lucro possível uma vez que uma chamada “revolução dos preços” havia garantido no século XVI, quando a oferta de trabalho era crescente no mercado. (2006, p. 38)

Sobre a disciplina de Foucault, a qual será abordada a seguir, Lyra expõe que o controle agia individualmente, vindo a acionar os mecanismos de transformação, com isso, moldava o comportamento, “corpos dóceis”, que era a grande finalidade desta transformação, tendo sido, ainda, acolhido pelos ideais criminológicos que atuavam na época, atuando como pilar para uma doutrina disciplinadora, trazendo o conhecimento e as práticas de controle dos corpos. (2013, p. 300)

Dentro disso em que Foucault chama de “Corpos Dóceis”, desenvolveu-se técnicas a partir do século XVII a fim de “domesticar” os corpos. Essas técnicas se dividem em três etapas, sendo elas a escala do controle, que visava moldar os corpos de modo detalhado, a qual não se trata de apenas cuidar do corpo, em massa, de um grosso modo como se fossem unidades indissociáveis, porém de moldá-los detalhadamente e de exercer coerção sem folga sobre eles, mantendo-os no mesmo nível da mecânica em seus movimentos, gestos, atitudes e rapidez, sendo este um poder infinitesimal em cima de corpos ativos. (2013, p. 132 e 133)

Em seguida, segundo o autor, vem o objeto do controle, tratando-se a partir de agora de economia e da força através do exercício físico, não sendo mais elementos de comportamento ou de linguagem do corpo. Por fim, o autor fala sobre modalidade, que está ligada ao disciplinamento incansável dos corpos a fim de coordená-los para atingir os objetivos desejados.

A modalidade implica em exercer a coerção de maneira ininterrupta, de maneira constante e que vele sobre os processos da atividade mais do que sobre o seu resultado, além de exercer de acordo com uma codificação de esquadrinha pelo período máximo o tempo, espaço e movimentos. Esses métodos destacados por Foucault, eram métodos que permitiam o controle minucioso das operações ligadas aos corpos, as quais realizaram sujeições constantes de suas forças e lhe impunham relações de “docilidade/utilidade”, podendo chamar isso de disciplinas. Com a transformação das classes e o surgimento da burguesia no final do século XVIII, o poder disciplinar passa a exercer a função do controle social a fim de tirar máximo proveito dos corpos. (2013, p. 133)

Após uma grande transformação econômica nos Estados Unidos, no século XIX, houve uma necessidade de uma nova composição de classes, uma vez que, com a mudança da ordem social, o problema das classes marginais passaria a ser de matéria política deste período em diante, conforme se expressa Melossi e Pavarini:

Entre os efeitos mais relevantes desta profunda transformação econômica sofrida pelos Estados Unidos da primeira metade do século XIX, devemos assinalar a emergência de uma nova composição das classes sociais e a ocorrência de amplos processos desagregadores da antiga base sociocultural de tipo colonial. E frente a essas transformações, constatamos uma avaliação diferente da ordem social e uma abordagem, também nova, de natureza política, do problema do controle das classes marginais. (2006, p. 177)

Para Lyra, visando uma economia política da pena, nasce perante a fábrica o cárcere como uma instituição que está subordinada aos interesses econômicos. Desta forma, a prisão nasce de acordo com os lugares de produção e a disciplina do trabalho, impostas dentro do ambiente chamado fábrica. Destarte, as prisões no final do século XVIII consolidam-se como um método de controle e disciplina que visa a formação do proletariado. Em outras palavras o autor esclarece que a prisão se consolidou como um dos instrumentos ideológicos do sistema capitalista, detendo a função de “normalizar” os “corpos dóceis”, de Foucault, e adaptá-los ao incipiente capitalismo industrial, o qual substituía o sistema do trabalho doméstico da manufatura. (2013, p. 304)

Evoluindo no tempo, o crescimento dos conflitos sociais oriundos das diferenças socioeconômico das classes, marcando de vez a transição ao capitalismo, levou a um maior rigor quando da criação de leis criminais, as quais eram dirigidas as classes economicamente desfavorecidas em alguns lugares da Europa. Necessitou-se de rediscussões acerca de métodos mais eficazes da aplicação da legislação penal, uma vez que o crime crescia nos setores do proletariado. (RUSCHE; KIRCHHEIMER, 2004, p. 31).

José Francisco Lyra contribui novamente acerca das novas funções do poder detido pelo Estado. De acordo com ele, esse poder viria agora a fim de controlar o território e a população, que por sua vez irá garantir a maximização das funções produtivas. Neste sentido, o autor escreve:

E, nessa inter-relação entre vigilância e sanção, a prisão se inscreve como principal estratégia do projeto disciplinatário. Neste sentido, a função da prisão não é excluir ou neutralizar; ao contrário, é estar aparelhada de uma função de normalização dos indivíduos, possuindo três finalidades, a saber: (a) temporalizar a vida dos sujeitos, adaptando-a ao tempo da fábrica; (b) controlar os corpos, disciplinando-os e convertendo-os em força de trabalho; e (c) integrar essa força de trabalho ao sistema produtivo, no caso, a fábrica. (2013, p, 298)

Contemporaneamente, de acordo com Baratta, o controle social exercido dentro dos cárceres, não parecem sofrer alterações com a finalidade de mudar a natureza das instituições prisionais. Ainda que sofram mudanças e alterações, como transformações na estrutura organizativa do cárcere, a comunidade carcerária já possui uma característica constante e predominante na sociedade capitalista. Desta

forma, é possível concluir que este modelo adotado favorece tão somente a reinserção do condenado junto a população criminosa. (2011, p. 183).

Efetuada esse resgate histórico acerca da prisão como foco histórico do controle social, mais precisamente até o final do século XVIII, momento em que o cárcere se consolida como uma instituição ligada a fábrica, inicialmente na Europa, como destacado por Lyra (2013, p. 304), passa-se a um momento mais atual a fim de efetuar outro pequeno resgate histórico: o início do trânsito no Brasil e os problemas do seu crescimento, uma vez que a história do trânsito brasileiro tem um início tardio, se comparado a outros países, como será abordado logo em sequência.

Posteriormente, será abordada a prisão em um momento também mais recente, quando houve o surgimento de políticas que fizeram o cárcere se expandir ou a tentativa de fazê-lo.

2.2 O SURGIMENTO DA PROBLEMÁTICA DO TRÂNSITO

Neste tópico, será feito a construção da problemática do trânsito, passando por sua evolução ao longo dos anos, até chegar ao atual Código de Trânsito Brasileiro que além de infrações administrativas, também prevê crimes com pena de reclusão em seu teor.

Em uma breve recapitulação sobre a ordem no trânsito, Franz e Seberino (2012, p. 11) apontam que foi em Roma quem surgiram os primeiros sinais de que o trânsito poderia ter problemas. Foi diante da crescente necessidade de deslocamento de tropas, que se criaram vias terrestres que interligassem suas províncias. Foi banido pelo imperador o tráfego de rodas no centro de Roma durante o dia, além de regras que foram criadas a fim de evitar danos como limite de peso de circulação uma vez que as vias não haviam sido projetadas para suportar uma grande quantidade de peso ou pessoas. (apud HONORATO, 2004).

Percebe-se nesse trecho, a primeira preocupação em dar regras ao tráfego a fim de diminuir os danos e os prejuízos que podiam ser causados pelo aumento da utilização das vias construídas anteriormente ao surgimento dos meios de locomoção.

No Brasil, na transição do século XIX para o XX, não se demonstrava sinais de preocupação com trânsito, posto que, nos grandes centros, os meios de locomoção eram coletivos.

A Lei 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passou a vigorar no dia 23 de setembro de 1997, assinado pelo então Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, traz a o que se considera por trânsito já no artigo 1º da referida Lei:

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.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

O Código de Trânsito brasileiro também traz, em seu anexo 1, outras palavras que definem e conceituam o trânsito, são elas: “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. Desta forma, percebe-se que o trânsito não diz respeito apenas ao que está em movimento nas vias terrestres, mas também a aquilo que está parado.

Fazendo uma comparação das regras de trânsito com outras áreas do direito, Abreu (1998, p.14) diz que é popular dizer que “o homem dirige como vive” onde o trânsito é desornado. Isso porque muito se espera que as regras de trânsito impregnem na cabeça de seus utilizadores, exatamente como se espera dos preceitos de direito penal e civil.

Fazendo uma crítica especialmente ao policiamento do trânsito, Abreu diz que é possível enquadrar até a mente mais rebelde as regras do trânsito desde que esta perceba que há policiamento correto e adequado por onde se transita. Além disso, o autor diz que é possível perceber isso em qualquer lugar do mundo, desde os mais disciplinados até os mais caóticos. (1998, p. 14)

Fazendo um resgate na história a fim de entender a problemática do trânsito, escreve-se o pensamento de Heleno Cláudio Fragoso (1972), que no ano de

publicação da doutrina elaborada pelo Conselho Federal de Ordem dos Advogados do Brasil, já percebia o surgimento de diversas questões relacionadas ao aumento no consumo do trânsito brasileiro o qual caminhava a passos largos enquanto a legislação de trânsito daquela época começava a apresentar sintomas de carência de adequação ao crescimento automobilístico.

De acordo com Fragoso, com base em dados retirados do IBGE em 1970, a indústria automobilística brasileira nasceu em 1957, sendo assim uma indústria tardia se comparada a outros países. Entretanto, em pouco tempo alcançou o resultado de oitavo lugar no mundo automobilístico no ano de 1970, com um número de veículos aproximado de quatro milhões e meio de unidades. (1972, p. 08)

Após demonstrar números impactantes no aumento da produção pela indústria e da circulação de novos veículos no território brasileiro, Fragoso chama atenção ao recorde referente ao número de acidentes de trânsito que cresce na medida em que a produção também aumenta.

Os levantamentos do IBGE assinalam um aumento de 63.000 acidentes ocorridos no país em 1966, para o total de 144.000, em 1969. O total de mortos nesses dois anos é de 5.180 e 7.570, respectivamente, passando o total de feridos de 46.900 para 86.800. [...]

Os dados estatísticos de acidentes em estradas federais, levantados pelo DNER e relativos aos anos de 1971 e 1972, revelam um aumento de 7% no total. Tais acidentes causaram 2.178 mortes e lesões corporais em 14.860 pessoas. O número de mortes refere-se apenas aos que faleceram no local do desastre. Essas estatísticas mostram que o maior número de acidentes coincide com a maior densidade de tráfego, situando-se, nos primeiros lugares, as rodovias Rio-São Paulo, Feira de Sant' Ana-Salvador e São Paulo-Curitiba. 43,2% dos acidentes ocorrem nos meses de férias (janeiro, fevereiro, março, julho e dezembro); domingo é o dia de maior incidência, seguido do sábado, e a maioria dos desastres (31,8%) ocorre entre 16 e 21 horas. (1972, p. 09)

Em 1972, Fragoso já começou a notar sinais de preocupação ao dizer que ao realizar uma análise das estatísticas, é possível perceber que o número de vítimas em acidentes está ligado ao número de veículos em circulação. Demonstra, ainda, que os números de acidentes de trânsito no Brasil são de 33 mortes a cada dez mil veículos em circulação, sendo que, em outros países desenvolvidos, em que a indústria do automóvel está instalada há muito mais tempo que no Brasil, os números de mortos não chegam nem a metade do nosso obtido. (1972, p. 10)

Ao analisar estes números, Fragoso afirma que é necessário se pensar em uma revisão completa dos setores em que o trânsito está inserido, a fim de

acompanhar o desenvolvimento do país, uma vez tendo suas estruturas denunciadas pelo constante aumento nos índices de acidentes. (1972, p. 11)

Fragoso aponta outro lugar em que o trânsito mostrou problemático e a possível solução que foi buscada a fim de reduzir os números.

Na cidade de Nova York, por exemplo, no final dos anos 30, havia mais acidentes com resultado morte do que hoje. Somente com as profundas transformações introduzidas em 1950 modificou-se a situação. Criou-se então um Departamento de Trânsito, (correspondente a uma Secretaria de Governo), retirando-se do Departamento de Polícia tudo o que se referia a trânsito, salvo o policiamento. Iniciou-se então um extenso programa de engenharia do tráfego ao lado de vasto programa educacional, inclusive nas escolas. Ao mesmo tempo foram instituídos os cursos de educação para os motoristas. (1972, p. 11)

Afirma o autor que as questões de engenharia das vias são mais relevantes que quaisquer outra quando se trabalha na prevenção dos acidentes de trânsito. Para confirmar isso, Fragoso se baseia na Alemanha Ocidental, onde a modernização dos instrumentos de trânsito e as estradas bem sinalizadas provocaram uma diminuição de 30% no aumento dos números de vítimas fatais decorrentes de acidentes, ao mesmo passo em que o volume do trânsito possuía um aumento de sua metade nos últimos três anos. (1972, p. 11)

Fragoso (apud MANCA, 1964, p. 203) escreve que o Manca tem razão quando diz que o aumento no rigor das leis penais não se traduziria em uma diminuição nos números de acidentes, mas sim ao realizar um estudo a fim de eliminar suas causas, sejam elas técnicas, biológicas, psicológicas ou legais. (1972, p. 11)

Agora em suas palavras, Fragoso confirma a ilusão de acreditar que a intimidação penal poderia resolver o problema dos acidentes de trânsito. O Direito Penal não deve ser maior que a engenharia para garantir a segurança do trânsito, devendo haver uma harmonia entre o educar e punir, ou seja, o programa que educa o trânsito deve ser cuidado da mesma forma em que o âmbito repressivo assegure a observância das normas e regulamentos. (1972, p. 12)

Acerca do problema de engenharia, a qual engloba desde as obras e construções das vias até as sinalizações a elas pertencentes, o autor escreve:

A engenharia está também presente na determinação do fluxo do trânsito nas vias, com toda a técnica moderna que a matéria hoje envolve, constituindo juntamente com a sinalização e a comunicação a especialidade Engenharia de Trânsito, bem como na segurança dos veículos, que entre nós tem sido

inacreditavelmente negligenciada. Temos visto veículos, de grande peso, com máquinas de grande potência, comercializados sem o sistema de freios necessário (previsto como equipamento opcional) bem como o emprego de pneumáticos inadequados, como fator de redução do preço de venda. (1972, p. 12)

Após esta colocação, Fragoso não se intimida ao realizar uma crítica ao dizer que no trânsito não se hesita em sacrificar a segurança por motivos de ordem financeira, motivados principalmente pelo alto custo dos automóveis. Observa-se que na antiga legislação, exatamente como aponta o autor, a indústria do automóvel no Brasil ainda não havia tido a atenção dos órgãos oficiais que deviam impor exigências de segurança a serem cumpridas. (1972, p. 13)

A ascensão da classe média, teria sido fator primordial para o aumento da problemática do trânsito. Acerca da classificação de determinada classe, temos o que escreve Luci:

A economia brasileira teria se tornado a de um 'país de classe média', haja vista que no último período 35,7% da população ascenderam à faixa de renda intermediária na classificação por estratos de A a E, ampliando para 53% da população (104 milhões) os brasileiros pertencentes à assim chamada 'classe média'. A esta pertencem, dizem os epígonos, todo indivíduo que vive com renda *per capita* familiar média entre R\$ 291,00 e R\$ 1.019,00, o que significa uma renda familiar média entre R\$ 1.164,00 e R\$ 4.076,00. (2013, p. 170)

De acordo com Fragoso, a urbanização é outra grande causadora de inúmeros problemas que impactam no trânsito, uma vez que as grandes metrópoles têm crescido de forma desordenada acompanhada de problemas complexos, seja pelos grandes fluxos de veículos nas capitais que acarretam em congestionamentos, seja pela deficiência em que funcionam os mecanismos que regulam e punem além dos limites de eficiência. (1972, p. 13)

Após realizar uma crítica em cima da urbanização e da precariedade das vias e suas problematizações, Fragoso faz uma análise das situações em que condutores dos veículos adentram a esfera penal, a qual, na legislação vigente quando da publicação de sua obra, correspondia a lei anterior, Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. (1972, p. 14)

Nesse contexto, o Fragoso (1972, p. 15) soma as insuficiências da administração da justiça as da legislação atual, justificados pelos erros legislativos e a precariedade do sistema processual penal em relacionar as duas esferas. A fim de demonstrar isso, Fragoso realizou uma pesquisa efetuando um levantamento dos

processos relacionados ao trânsito em quatro varas criminais diferentes e em três varas de contravenções penais. Desta forma ele expõe os resultados:

Os processos por crimes do automóvel 36 atingiram a elevada cifra de 22,7% da totalidade dos processos, ocupando o primeiro lugar nas estatísticas. Para cada Vara Criminal em média, foram distribuídos 313 processos por acidentes de trânsito, no ano de 1972, num total aproximado de 6.300 processos para todas as Varas. Para cada uma das Varas de contravenções foram distribuídos em média 428 processos, num total de 1.288. O índice médio de arquivamentos foi de 24,7%,37 e o de absolvições, de 32,2%. A média de condenações foi de apenas 3,5%, ficando em andamento 37,2%. Os números não são animadores. Dos processos que foram decididos (56,4 %), 94% terminaram por absolvição ou arquivamento. Só 6 % terminaram por condenação.

Nas Varas de contravenções, os processos por contravenções relacionados com trânsito constituíram 9 % do total recebido em 1972. Dos que foram decididos (91%), 68% terminaram por absolvição e 32% por condenação. O julgamento dos processos por contravenção é muito irregular, dependendo do critério adotado pelos juízes. Alguns absolvem sistematicamente os processados por dirigir veículo sem habilitação (art. 32 da Lei das Contravenções Penais) se entre a data do fato e a sentença, o réu obteve a carteira de habilitação, fato, aliás, comum. (1972, p. 18)

Em uma estimativa da Comissão, o autor estima que estes processos relacionados aos crimes de trânsito, duram, em média, no mínimo três ou quatro meses, podendo levar anos para serem sentenciados. O autor também acredita que o levantamento de dados anteriormente citado, causado pela morosidade e inutilidade, revela uma ineficiência da administração da justiça, reivindicando uma completa reconstrução dos mecanismos norteadores de tal direito. (FRAGOSO, 1972, p. 18)

Fragoso finaliza colocando que, na antiga legislação de trânsito, além das falhas do direito positivo criminal e processual criminal que envolviam os crimes de trânsito e da desorganização judiciária para com tal, há uma imensa falha na Lei de trânsito de 1966. (1972, p. 18)

Nas palavras de Waldir de Abreu, o Código Nacional de Trânsito, de 1966 foi pobre de técnica e já surgiu defasado, lhe faltando maior simplicidade e técnica, o que não tornou fácil ao entendimento popular. (FRAGOSO, 1972, p. 19, apud ABREU 1971)

3 POPULISMO PUNITIVO COMO DINAMICA DE GOVERNO DA ERA NEOLIBERAL

Neste capítulo será abordado o populismo punitivo ou populismo penal no tocante a sua definição e surgimento, uma vez que este termo está destinado a população que integra o cárcere e como a punição é importante aos olhos da sociedade “de bem”, para que o Estado demonstre sua preocupação diante da situação penal.

Após introduzir o populismo punitivo e suas principais teorias e doutrinas norteadoras, ver-se-á aos métodos de disciplina e as dinâmicas do controle social formal exercido pelo Estado com base nessas teorias, as quais estão ligadas ao controle da população onde o foco é punir desde delitos mais graves previstos em Lei até os mais brandos, ou que nem previsão legal possuem, a fim de evitar que delitos mais graves venham a ocorrer.

3.1 POPULISMO PUNITIVO ENQUANTO DEFINIÇÃO E CONTEXTO DE SURGIMENTO

De acordo com André Moysés Gaio (2011, p.19), o populismo é um termo recente criado pela direita nos anos 1940. Inicialmente o termo populismo devia ter *status* de ciência e tinha finalidade de estigmatizar os políticos que se sensibilizavam com a sociedade. O autor destaca que o termo entrou em desuso na medida em que temas específicos eram estudados, observando uma inutilidade de sua utilização. Segundo ele, o termo não cabia em discussões que envolvessem as características das dinâmicas institucionais no tempo e espaço. Em suas palavras, o divulgador do termo no Brasil, Francisco Weffort, deixou de utilizá-lo para analisar qualquer tipo de fenômeno social e político.

Na mesma vertente, Gloeckner diz que há apontamentos da criminologia contemporânea, dentro do cenário punitivo atual, de que há ausência de uma melhor e mais ajustada expressão, “populismo punitivo”. Após a falência dos principais postulados da criminologia crítica, especialmente após o neoliberalismo assumir posição como “pensamento único”. (2012, p. 102)

O autor esclarece que o termo populismo punitivo sofre de uma anemia semântica, não compartilhando sentidos passíveis que possa manter alguma

identidade semântica, uma vez que ele designa um multifacetado completo de fatores e fenômenos que não remetem, necessariamente, diversas acepções umas às outras. (2012, p. 103)

Para Gaio, o populismo punitivo se caracteriza com a soma de três mudanças da doutrina que dão legitimidade a novas sentenças encontradas em diferentes lugares do mundo. Essas três transformações dividem-se em modelos de punição que traduzem o objeto em procurar uma punição que se faça jus ao crime cometido, indo contra questões que dizem respeito aos direitos humanos, a implantação de um novo sistema que tem sua base em gerência dos riscos e por último a aproximação da comunidade como essência para combater o crime. (2011, p. 20)

Nestas mudanças da doutrina que dão legitimidade a novas sentenças destacadas, explica o autor que a primeira transformação acarretou em um grande crescimento da população encarcerada além de um aumento no rigor de suas punições, o que se traduziu em legitimação para o encarceramento e nenhuma garantia de aplicação de direitos humanos aos apenados. (GAIO, 2011, p. 20)

Já a segunda transformação traduziu-se no desenvolvimento de meios que tornassem o sistema punitivo mais eficiente e menos custoso, envolvendo entidades que cooperassem entre si, além de produção desenfreada de estatísticas que visava mostrar a população que o governo se preocupa com o crescimento do aumento do número de vítimas. (GAIO, 2011, p 21)

Por fim, o autor traz a terceira transformação, que visa inserir a comunidade a participar do combate ao crime ao mesmo tempo em que ela se caracteriza por ser instável e incapaz, fazendo com que cada vez mais se procure restringir medidas alternativas ao cumprimento da pena, aumentando sua punição. (apud BOTTOMS, 1995)

Conforme Gaio (2011, p. 21, apud PRATT, 2007, p. 08, 12) populismo é a forma em que que apenados e criminosos são vistos como favorecidos em relação as vítimas de crimes e daqueles que seguem a Lei, o que acaba alimentando o desgosto e a aversão pelo sistema criminal que está inserido. O autor acredita que populismo punitivo se refere a sentimentos e intuições de forma que a justiça deve abraçar a maior parcela da população e responder com dureza àqueles que não sejam capazes de obedecer às regras para viver em sociedade.

Assim, o populismo punitivo é capaz de representar a mudança mais expressiva na configuração do poder penal dentro da sociedade contemporânea e ainda direcionar-se ao resto da população que sentem que não possuem a atenção do governo. (GAIO, 2011, p. 21, apud PRATT, 2007, p. 09)

Dentre vários pensamentos acerca do populismo punitivo, sua definição e seu surgimento, o professor Máximo Sozzo explica o seu conceito e aparecimento após analisar outros escritos do século passado, inclusive Bottoms anteriormente citado:

En el artículo de 1995, Bottoms identifica lo que él llama Populism Punitiviness como una tendencia dentro de las existentes de transformaciones de la política penal, no la única ni siquiera la más importante, pero siempre pensada en los países de Inglaterra y más en general de los países de lengua inglesa. Se trata de una de tendencia más marginal, oportunista, que aparece y desaparece de acuerdo a las coyunturas. (SOZZO, 2012, p.117)

Em um tópico intitulado como “Quem é o populismo do populismo penal? ”, Sozzo descreve que a identificação de iniciativas propostas como medidas ou políticas dentro do sistema penal, elemento fundamental para entender sua legitimação, uma vez que esta responde ao pensamento da população e aos seus sentimentos e desejos. (2012, p. 118)

Nas palavras de Leal, ao analisar o pensamento de Sozzo anteriormente citado, o populismo se encaixa como um método de desconstruir uma ideia já criada, e com relação a criminalidade, o populismo punitivo visa desconstruiu a ideia criada acerca da reabilitação, empregando como nova concepção da causa da criminalidade a leveza das Leis Penais quando de suas aplicações. (2017, p. 202)

Quanto ao seu surgimento, e a fim de auxiliar no estudo que virá a se chamar “política de tolerância zero”, destacam-se duas teorias que são importantes para o seu entendimento. A teoria das janelas quebradas e da prevenção situacional.

De acordo com Leal, ambas teorias possuem seu surgimento ou importante propagação nos Estados Unidos. Leal destaca como principal obra, a do autor James Wilson e George Kelling, sendo que o primeiro seria assessor de Ronald Regan, chamado “a teoria das janelas quebradas: a polícia e a sociedade nos bairros. Fazendo um resumo breve, Leal escreve que tal obra tinha o objetivo de demonstrar que se, em uma edificação possui uma de suas janelas quebradas e nenhuma medida é tomada acerca disso, logo todas as suas janelas serão quebradas, o que causaria

na população uma sensação de insegurança tendo como ascensão a criminalidade. (2017, p. 197)

Segundo Anitua, a metáfora das janelas quebradas é usada a fim de explicar o comportamento delituoso das pessoas:

Se uma janela de um edifício está quebrada e se ela não é consertada, as demais janelas em pouco tempo estarão quebradas também, porque uma janela sem conserto é sinal de que ninguém se preocupa com ela e, portanto, quebrar mais janelas não teria custo algum. Um edifício com todas as janelas quebradas traduz a ideia de que ninguém se importa com o que acontece nas ruas, e logo outros edifícios estarão danificados. (2008, p. 783)

Nas palavras de Anitua, no governo de Ronald Reagan, quando neoconservadores chegavam ao poder, James Q. Wilson ficaria famoso com tal teoria. Em suas palavras, a teoria juntava ideias do âmbito sociológico justificadas a fim de deter “suspeitos de sempre”, o que, utopicamente, evitaria atos mais graves. (2008, p. 782)

A versão mais difundida das janelas quebradas seria elaborada no livro *Não mais janelas quebradas*, 1994, onde os autores Kelling e Coles diriam que o início de problemas sérios de convivência seriam as pequenas desordens das quais não se presta atenção. (ANITUA, 2008, p. 783)

Baseados na teoria, a melhor forma de prevenir delitos graves, seria exercer o controle social sobre as pequenas infrações, necessitando de atenção da polícia ao efetuar a repressão até dos atos mais brandos.

A teoria, originalmente publicada em 1981, como destacado anteriormente por Leal, defendia com veemência uma necessidade de realizar punições em cima dos atos mais insignificantes, já que, segundo o pensamento dos autores, esse seria o início que viria a acarretar em algo mais grave. (2007, p. 202)

Entretanto, uma polícia mais próxima, reivindicada como possível solução, não possuiria a finalidade de evitar delitos, lhe competiria perseguir as condutas tidas como “desordem”, como, nas palavras do autor, a vagabundagem e a mendicância, uma vez que estas seriam as “janelas quebradas” e momentos mais tarde viria a se tornar algo grave. (ANITUA, 2008, p. 784)

De acordo com os criadores da teoria, ela era uma descrição da realidade e da queda do exercício do controle social, fugindo do que poderia ser uma teoria repressiva. Defendia-se a ideia de substituição do controle informal, já que em bairros

com mais problemas, haviam aumento de todos os tipos de delitos e “incivilidades”, por um controle formal. Contrariando vertentes do direito penal, a teoria defendia o castigo de pequenos atos, podendo até se criminalizar aquilo que não eram tidos como delitos. A grande proposta então era possuir o controle de atos que se direcionavam para as delinquências com um grau de rigor igual ou maior do que o próprio ato. (ANITUA, 2008, p. 784)

Destarte, o combate severo de práticas definidas como criminosas surge como proposta a fim de combater, principalmente, os crimes denominados como de rua, que tem como foco a classe inserida na base da sociedade e que sempre foram alvo de leis penais, citado como exemplo pelo autor, os crimes de drogas e contra o patrimônio. Diante deste pensamento, o combate contra os crimes contra o patrimônio, furto e roubo destacados, e a perseguição aos crimes de drogas, encontram-se justificados tanto político como cientificamente. (LEAL, 2017, p.197)

Após explanar acerca da teoria das janelas quebradas, escreve Leal quanto a teoria da prevenção situacional:

Em relação à *teoria da prevenção situacional*, aponta-se que ela surge na Inglaterra e nos Estados Unidos da América do Norte quase concomitantemente, também no decorrer da década de 70, a partir da ideia do crime como uma vontade racional (*rational choice theory*), ou seja, o delito como resultado de um cálculo mental e utilitário do indivíduo detentor de livre arbítrio, em um claro resgate do (neo) classicismo. (LEAL 2017, p. 198, apud FELETTI 2014, p. 121)

De acordo com Leal (2017, p. 198), podem se perceber, de acordo com tal teoria, três condições que são oriundas do crime. Primeiramente é qualificado o delinquente com alguma motivação, fazendo parecer o crime é oriundo de um “cálculo” do indivíduo detentor do livre-arbítrio. Segundamente, o crime como um fim possível culpando a não prevenção realizada pelas vítimas. E por fim, a necessidade de exercer um controle preventivo de forma ativa diante da ausência de um guardião.

Em seu artigo, o autor explica no que implica esses elementos que possuem como resultado uma política-criminal:

Em termos de resultado político-criminal tem-se a divisão da cidade em um zoneamento de acordo com um mapa da criminalidade em uma perspectiva atuarial, ou seja, as zonas em que se praticam mais delitos receberão maior atuação das estruturas de controle, em uma clara decisão seletiva, tendo em vista que a concepção de insegurança a guiar esse zoneamento se dá de forma axiologicamente orientada, pois focaliza nos crimes de rua e nas

incivilidades cometidas por determinada classe social e o incômodo que esses grupos oferecem. (LEAL, 2017, p. 199)

Finaliza ao dizer que tal teoria implica no surgimento de políticas que fazem da própria sociedade a responsável pela sua segurança, cabendo a própria sociedade civil comprar sua segurança pelos meios que estão a sua disposição, fornecido pelo mercado de controle do crime. (LEAL, 2017, p. 199)

3.2 DISCIPLINAMENTO E DINÂMICAS DE CONTROLE SOCIAL

Agora que já se construíram os conceitos e as principais teorias que legitimam o populismo punitivo, passa-se aos métodos em que o Estado aplica o controle social no neoliberalismo, sendo responsável pela inflação punitiva.

Em uma abordagem inicialmente teórica, temos o que ANITUA fala sobre a aceitação de criminólogos nos anos 70 quanto a falência das tentativas de tratamento, sendo esta substituída por linhas penais mais duras, as quais haviam atuado de modo discreto na década anterior a esta. (2008, p. 762)

Desta forma, o controle social exercido através do sistema penal, aos olhos da população, parecia ter mais eficácia dos que os ideais trazidos pelo cunho sociológico. Para diversos pensadores a substituição desse sistema encontrava-se justificada. Razões essas que agora deixariam de ser razões de mera justiça, como também razões econômicas. Entretanto, os pensadores não puderam prever a forma em que tal reforma seria implementada na prática, uma vez que ela iria além dos seus desejos.

Nessa construção de um modelo de pensamento criminológico neoconservador e neoliberal, os Estados Unidos, seguido de outros países, lançaram uma campanha de repressão contra as drogas, criando um problema que evitava a reflexão sobre o social. (ANITUA, 2008, p. 763)

Em números, o Anitua apresenta um crescimento de mais de 15 bilhões de dólares em menos de 20 anos, direcionados a guerra contra as drogas. Valor esse equivalente ao crescimento de empregos destinados a guerra, aumento no arsenal, além, é claro, do crescimento do cárcere, uma vez que para o Estado, nas palavras do autor, representava uma “baixa” do inimigo. (2008, p. 763)

Seguindo neste pensamento, vale destacar *ipsis litteris* o pensamento de Anitua, tendo em vista sua precisão nas palavras ao descrever a criminalização das condutas chamadas de “crimes de rua”:

Passados já mais de 30 anos dessa forma de encontrar novos perigos e, com eles, novas necessidades de soluções, representadas por burocracias especializadas, já não cabe dúvida de que essa foi – além da justificativa de novas intromissões imperialistas, uma vez que o “mito” da guerra total e permanente frente ao comunismo se tornara insustentável, particularmente na América Latina – a forma de selecionar determinados sujeitos – negros, pobres e jovens, - que não necessariamente adotavam condutas tradicionalmente qualificadas como delituosas. Essa seleção não seria fortuita e responderia pela exclusão praticada pelas novas modalidades econômicas e também pelas velhas e inalteradas práticas racistas da sociedade norte-americana. (2008, p. 764)

Após destacar dados do aumento carcerário na chamada “guerra contra as drogas”, o autor conclui que, de acordo com o número de presos negros, uma pessoa negra, durante a sua vida, tem 25% de compor o cárcere em algum momento de sua vida.

Tais transformações na criminologia e, conseqüentemente, no cárcere aconteciam ao mesmo tempo em que mudanças socioeconômicas, norteadas por ideologias neoconservadoras. A força dessa ideologia baseou-se na dificuldade, principalmente, dos políticos em resolver problemas sociais dentro de um cenário de paralisação econômica o que refletia diretamente na inflação.

Com base nisso, o Anitua destaca dois momentos que tiveram importância no que diz respeito às políticas punitivas e às políticas econômicas:

Num primeiro momento, pensadores, em tese, neoliberais conferiam legitimidade científica aos atos políticos e econômicos praticados pelo o que o autor chama de “nova direita”. Em um próximo momento, com a intervenção direta do Estado, houve um aumento nunca antes visto da dívida pública uma vez que os Estados concediam vantagens fiscais, o que gerou queda na arrecadação de impostos, as empresas que cediam aos interesses do Estado, no que diz respeito ao consumo bélico e segurança. (2008, p. 767)

Wacquant discorre acerca do investimento que deixava de se aplicar em outros ramos em que o Estado era responsável para aplicar nos custos de políticas punitivas:

Em período de penúria fiscal, resultado da forte baixa dos impostos para as empresas e as classes superiores, o aumento dos orçamentos e do pessoal destinados ao sistema carcerário só foi possível ao se amputarem as somas destinadas às ajudas sociais, à saúde e à educação. Assim, enquanto os créditos penitenciários do país aumentavam 95% em dólares constantes entre 1979 e 1989, o orçamento dos hospitais estagnava, o dos liceus diminuía em 2% e o da assistência social, em 41%. (2001, p. 19)

O crescimento da diferença entre as classes sociais e econômicas estaria ligada ao reaparecimento dos vagabundos, moradores de rua, nos Estados Unidos, na Europa e na América Latina, uma vez que haveria um agravamento na maneira em que essas diferenças são tratadas. Em matéria punitiva, isso significaria a necessidade de um maior investimento neste combate. (ANITUA, 2008, p. 767)

Um movimento responsável por intensificar a onda punitiva foi o movimento chamado *Movimento da Lei e Ordem*. Observa-se a seguir o que Shecaira escreve:

A ideia central é dar uma resposta ao fenômeno da criminalidade com acréscimo de medidas repressivas decorrentes de leis penais. Nas duas últimas décadas crimes atrozes são apresentados pelo mass media e por muitos políticos como uma ocorrência terrível, geradora de insegurança e consequência do tratamento benigno dispensado pela lei aos criminosos, que, por isso, não lhe têm respeito. O remédio milagroso outro não é senão a ideologia da repressão, fulcrada no velho regime punitivo — retributivo, que recebe o nome de Movimento da Lei e da Ordem. Os defensores deste pensamento partem do pressuposto dicotômico de que a sociedade está dividida em homens bons e maus. A violência destes só poderá ser controlada através de leis severas, que imponham longas penas privativas de liberdade, quando não a morte. Estes seriam os únicos meios de controle efetivo da criminalidade crescente, a única forma de intimidação e neutralização dos criminosos. Seria mais, permitiria fazer justiça às vítimas e aos “homens de bem”, ou seja, àqueles que não cometem delitos (2009, p. 170)

Acerca das políticas de “lei e ordem” e sobre o realismo penal “duro”, Anitua introduz:

Essa violência e esse desprezo por outros seres humanos seriam teorizados desde os anos 1970 por aqueles que pretendiam acabar expressamente com os delinquentes. Para eles, era necessário abandonar as grandes teorizações e voltar ao básico, aos que as pessoas comuns entendessem como bem e mal. Passou-se a chamar esse pensamento intencionalmente “básico” como “criminologia da vida cotidiana”. Seus autores se centrariam sobretudo na prevenção do delito, que segundo eles teria a ver com a escolha racional, com as rotinas cotidianas e com as oportunidades situacionais. (2008, p. 779 e 780)

Anitua cita autores que escreveram acerca dessas novas políticas punitivas, entre eles, um representante do realismo de direita chamado Ernest van

den Haag, autor de um escrito importante, castigando os delinquentes, de 1975, submetia a ordem como bem jurídico mais precioso, deixando de acreditar em justiça e caridade. (2008, p. 780 e 781)

Acerca da descrença de Ernest van den Haag, o qual colocou a segurança como bem jurídico acima dos direitos individuais, segundo Anitua:

Segundo esse autor, seria mais fácil convencer do que reabilitar, e afirmava que nem mesmo essa última alternativa era realmente possível. Na sua opinião, havia três classes de pessoas: os maus, os inocentes e os calculadores. A única coisa que poderia ser feita em relação aos “maus” era separá-los dos outros para que não lhes causassem danos. Os inocentes deveriam ser protegidos. E para a grande maioria de sujeitos que pensam de acordo com a lógica de custo-benefício, deveria haver uma série de leis que os convencesse da inconveniência de delinquir. (2008, p. 781)

Quando falamos acerca das dinâmicas de controle social formal, aquele exercido por meio dos órgãos oficiais do Governo, tem-se como exemplo principal a política de tolerância zero, inicialmente instituída em Nova York, nos Estados Unidos da América, como será abordado a seguir.

Anitua explica que a política da “tolerância zero”, uma técnica policial intensiva, tem origem na teoria das janelas quebradas, abordada anteriormente neste trabalho. O nome dado a essa política de atuação policial que foi inicialmente implantada em Nova York com a finalidade de propor e executar sanções. (2008, p. 785)

Vale destacar o que Wacquant disse quanto a globalização da “tolerância zero”, uma vez que sua doutrina serviu como instrumento de legitimação para atos da polícia e do judiciário frente a pobreza, a qual era atribuída a causa de incidentes e desordens no espaço público, o que acabava gerando insegurança ou simples inconveniência e incomodo. (2001, p. 30)

Aprofundando um pouco mais quanto ao seu surgimento, Anitua descreve que em 1994, Rudolph Giuliani foi o vencedor das eleições para prefeito da cidade de Nova York, uma cidade tradicionalmente reconhecida como liberal.

O autor explica que a campanha de Giuliani teve base no tema da criminalidade, da segurança e da “recuperação urbanística da cidade”. Tal campanha serviu como uma declaração de guerra aos delitos de ruas, as drogas, gangues e violência entre os jovens. Foi então criado o rótulo, ou logo “tolerância zero” a fim de

não mais tolerar qualquer violação as normas e até mesmo aos códigos morais ultraconservadores. (2008, p. 785)

Quanto a este pensamento, possuindo Nova York como um modelo de política que “funcionou”, uma vez que essa possuía os maiores índices de violência no país norte-americano, Wacquant continua:

Aureolado pelo lustro do "êxito" de Nova York (exageradamente apresentada como a metrópole-líder da criminalidade subitamente transformada em exemplo das "cidades seguras" nos Estados Unidos, ao passo que estatisticamente jamais foi nem uma nem outra), esse tema proporciona aos políticos de cada um dos países importadores a oportunidade de dar ares de "modernidade" à paradoxal pirueta retórica que lhes permite reafirmar com pouco prejuízo a determinação do Estado em punir os "distúrbios" e, ao mesmo tempo, isentar esse mesmo Estado de suas responsabilidades na gênese *social e econômica* da insegurança para chamar à responsabilidade *individual* os habitantes das zonas "incivilizadas", a quem incumbiria doravante exercer por si mesmos um controle social próximo, como exprime essa declaração, similar a tantas outras, de Henry McLeish, ministro do Interior escocês (e neotrabalista), publicada sob o título "A tolerância zero vai limpar nossas ruas. (2001, p. 30)

A “tolerância zero” começa a se espalhar pelos continentes no que Wacquant chama de sua globalização. Relata que em 1998, no México, é lançada uma “cruzada nacional contra o crime” o qual tinha como objetivo reproduzir o programa de tolerância zero de Nova York. Ainda em 1998 a Argentina também adotou a doutrina de tolerância zero “elaborada por Giuliani”. E no Brasil em 1999, o Governador de Brasília, Joaquim Roriz, adota a aplicação da tolerância zero por meio da contratação de 800 policiais para trabalhar na segurança pública em resposta a onda de crimes que vinha ocorrendo na capital brasileira. (2001, p. 31)

Após o autor demonstrar como a política da tolerância zero se espalhou por diversos lugares ao redor do mundo, o autor destaca as consequências de tal política. Segundo Wacquant, ele afirma que a tolerância zero haveria “cavado um fosso de desconfiança”. (2001, p. 37)

Após a implementação da tolerância zero, uma pesquisa foi realizada na localidade de sua aplicação, onde os resultados são diferentes de acordo com a cor da pele dos entrevistados. Se negros, a maioria relata que considera a política de Giuliani foi agravante na violência policial, enquanto os entrevistados de cor branca, em sua maioria, se sentem beneficiados após a aplicação da tolerância zero. (2001, p. 37)

Entretanto, a fim de entregar números a sociedade, no primeiro ano de trabalho de Giuliani, as estatísticas mostraram que, para a finalidade da política implementada no seu governo, a guerra estava sendo ganha.

Neste sentido, observa-se o que Shecaira diz acerca das estatísticas apresentadas por Giuliani no início de seu trabalho frente ao governo:

Giuliani começou, com grande alarde, a divulgar a queda das taxas de criminalidade. Ele omite, no entanto, alguns dados importantes, como a queda acentuada do desemprego nesse período, em face de uma forte recuperação econômica; a estabilização e exaustão do mercado de crack; a diminuição do número de jovens, que normalmente constituem a maioria dos delinqüentes. Também omitiu que outras grandes cidades importantes americanas tiveram substancial queda de criminalidade no mesmo período, mesmo sem qualquer medida assemelhada à Tolerância Zero. Também omitiu que a criminalidade já havia caído 20% antes da aplicação da política, porquanto o pico de criminalidade já havia atingido o auge em 1990, já sendo decrescente três anos antes da política exarcebadora de Tolerância Zero. (2009, p. 168, apud SMITH, 2001, p. 72)

De acordo com Anitua, as detenções aumentaram consideravelmente, o número de policiais em atividade aumentou em 1/5, além de uma diminuição de denunciação de delitos. Na mesma escala em que se combatiam os crimes, queixas que envolviam abuso da polícia cresciam também, assim como o número de mortes causados pela polícia. Diante disso tudo, o cidadão confirmou o que para o governo era o mais importante, 3/4 de nova-iorquinos entrevistados, declararam estarem mais seguros. (2008, p. 786)

Diante de um resultado aparente positivo na implementação da política da tolerância zero, tal modelo foi adotado em diversos lugares pela América Latina e pela Europa. Seres humanos foram qualificados como lixo a luz de discursos neoconservadores. Tal política visava justificar a criminalização da marginalidade e da pobreza, uma vez que estas estavam inseridas na gestão de decisões macroeconômicas que seriam da mesma natureza do modelo punitivo implementado. (2008, p. 787)

Esse modelo adotado por diversos países, além de implementar penas rigorosas quando da legislação, implementariam medidas repressivas para condutas que, ainda que não estivessem caracterizadas legalmente como infração penal, eram merecedoras da repressão policial. (2008, p. 787)

Concluindo sua ideia de globalização da tolerância zero, observa-se a seguir o que Wacquant discorre em sua obra:

Para os membros das classes populares reprimidas à margem do mercado e abandonadas pelo Estado assistencial, que são o principal alvo da “tolerância zero”, o desequilíbrio grosseiro entre o ativismo policial e a profusão de meios que lhe é consagrada, por um lado, e a sobrecarga dos tribunais e a progressiva escassez de recursos que os paralisa, por outro, tem todas as aparências de uma *recusa de justiça organizada*. (2001, p. 39)

Como consequência disso, os Estados Unidos obtiveram o índice de 648 presos a cada 100.000 habitantes nos anos seguintes à implementação da política de tolerância zero. Wacquant diz que o crescimento jamais visto antes do encarceramento do país assumiu tal posição, muito devido a prisão de pequenos delinquentes e envolvidos em drogas e em crimes considerados delitos de “rua”, hoje conhecidos como crime contra o patrimônio.

Desmentindo o papel midiático de realizar discurso político pró encarceramento, as prisões do país estavam lotadas de criminosos considerados não violentos, uma vez que estes eram autores de delitos comuns que envolviam drogas, furto, roubo e atentados da ordem pública. (2001, p. 83)

Em um artigo publicado mais recentemente de Wacquant (2012), o mesmo faz uma análise entre dois pontos de vista em que pesam a mudança penal da transição para a modernidade tardia ou pós tardia, assim denominadas por ele. Entre estes pontos de vistas ele explica a teoria de advogados e do modelo por ele mesmo adotado em sua obra *As Prisões da Miséria*:

Para o primeiro modelo, a ascensão da punitividade é uma formação cultural que expressa os dilemas da sociedade que responde a tendências e padrões criminais; para o segundo, a restrição simultânea do Estado do Bem-estar e a expansão da prisão marcam um desvio do gerenciamento social para o gerenciamento penal da marginalidade urbana. (2012, p. 14)

Em continuação, o autor explica que o gerenciamento penal da marginalidade possui a finalidade de alimentar o desequilíbrio econômico e diminuir os resultados da insegurança da sociedade em suas dimensões de classe, etnia e lugar. (2012, p. 14)

Finaliza a sua explanação ao dizer que o controle social formal, a polícia, o judiciário e o cárcere, não são simplesmente órgãos técnicos de reação a criminalidade, ao contrário do senso comum criado pelo Direito e pela Criminologia,

mas sim como “capacidades políticas” que geram na sociedade a desigualdade e por conseguinte a marginalidade. (2012, p. 17)

Diante do exposto pelos autores, Wacquant e Anitua conseguem nos situar dentro da atual dogmática legislativa, uma vez tendo presente políticas punitivas marcadas pelo início do período neoliberalista, tais como a política de Lei e Ordem e a técnica policial de Tolerância Zero, iniciadas nos Estados Unidos da América e que possuem características de total repressão em face dos delitos, principalmente em cima dos pequenos delitos, como uma forma de prevenção de delitos mais graves, baseadas principalmente na teoria das janelas quebradas e da prevenção situacional, elaboradas em meados do século passado, conforme destacou Leal e também Anitua.

4 A PROBLEMÁTICA DOS DELITOS DE TRÂNSITO NA ERA DO CONTROLE SOCIAL

Por fim, será feita uma análise do sancionamento dos crimes de trânsito quando da sua entrada em vigor, passando a escrever os pensamentos de autores que perceberam equívocos ou até ilegalidades relacionadas a nova legislação.

Além disso, dentro de um enfoque criminológico, será realizada a explanação de autores que observam a constante alteração da Lei Penal inserida no novo Código de Trânsito Brasileiro, como tentativas de provar que o antigo método de dar mais rigor as penas possui eficácia, uma vez tendo esse método já se provado ineficiente.

Destarte, se baseando na obra da professora Vera Regina Pereira de Andrade: Sistema Penal Máximo X Cidadania Mínima (2003), na qual ela reserva um capítulo de seu livro a refletir sobre a criminalização do trânsito e o desequilíbrio entre o educar e punir que foi, possivelmente, o grande fracasso ao tratar do bem jurídico mais precioso e que deve ser o mais observado quando da edição de qualquer norma: a vida.

4.1 UMA ANÁLISE DO SANCIONAMENTO DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Conforme anteriormente mencionado, a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, fazendo com que o código de 1966 (Lei n. 5.108, fosse revogado).

De acordo com COSTA JÚNIOR e QUEIJO, o sancionamento do novo código trouxe, ao lado de disposições cuja natureza são administrativas, disciplina de matéria penal e processual penal ligadas diretamente ao trânsito, disciplinas essas que na vigência da Lei anterior deixava a cargo do Código Penal e do Código de Processo Penal. (1999, p. 11)

O código de trânsito em vigor, quando foi sancionado, no início de 1998, contava com onze tipos penais, artigos 302 ao 312, que podiam prever apenas penas de detenção. Tipos penais esses que permanecem até os dias atuais, 21 anos após a sua entrada em vigor. (BRASIL, 1997)

Segundo COSTA JÚNIOR e QUEIJO, a impunidade nas infrações de trânsito é algo que o novo código buscou reagir, tanto na esfera administrativa como

na esfera penal, tornando mais rigorosas as punições administrativas e criminais. (1999, p. 11)

Os autores defendem a ideia de que a criação de diversos tipos penais foi uma das medidas eficientes do novo código no combate a criminalidade no trânsito, uma vez que estas novas normas reguladoras configuram “crimes-obstáculos”, na tentativa de impedir que eventos mais graves venham a acontecer, punindo, para tal efeito, as condutas imediatamente anteriores àquelas que viria a desencadear um resultado com maior grau de gravidade. (1999, p. 11)

Elencando os principais crimes do Código de Trânsito Brasileiro, que tinham a maior pena quando do seu sancionamento, observa-se o homicídio culposo:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:
Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997)

Quanto ao homicídio culposo, a Lei prevê que em sua maneira majorada, ainda pode ter a pena aumentada em 1/3. (BRASIL, 1997)

Ainda nos crimes contra a vida, temos o disposto no artigo 303 do mesmo Código, prevendo a lesão corporal, possuindo a mesma majorante citada no parágrafo anterior:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:
Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997)

E por fim, um terceiro crime, o mais praticado, previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que tinha em sua redação original o que segue:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:
Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1997)

Ao observar tais crimes, considerados mais graves dentre os 11 sancionados em 1998, percebe-se que, ainda que sua gravidade esteja ligada ao

direito a vida, a pena aos condutores que se encaixam em tais tipos penais, é apenas a pena de detenção.

Acerca da pena de detenção, quanto a sua definição, podemos extrair do Código Penal o artigo 33 e seu parágrafo 1º e alíneas, que falam sobre as penas privativas de liberdade:

Art. 33 - A pena de reclusão deve ser cumprida em regime fechado, semi-aberto ou aberto. A de detenção, em regime semi-aberto, ou aberto, salvo necessidade de transferência a regime fechado. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

§ 1º - Considera-se: (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

- a) regime fechado a execução da pena em estabelecimento de segurança máxima ou média;
- b) regime semi-aberto a execução da pena em colônia agrícola, industrial ou estabelecimento similar;
- c) regime aberto a execução da pena em casa de albergado ou estabelecimento adequado.

De acordo com Boschi, quando condenados a pena de detenção, ainda quando reincidente, não poderão iniciar o cumprimento de sua pena em regime fechado, ainda quando fixada acima de 8 anos. O autor esclarece que faz tal conclusão, uma vez que na Lei 1.521/51, possui a previsão legal de crimes contra a economia popular, onde as penas de detenção variam entre dois e dez anos. (2014, p. 312)

E para entender sobre o que disciplina o regime semi-aberto, o regime mais grave que pode ser aplicado quando da pena de detenção para o CP, observa-se a redação exposta no Código Penal em seu artigo 35 e parágrafos:

Art. 35 - Aplica-se a norma do art. 34 deste Código, caput, ao condenado que inicie o cumprimento da pena em regime semi-aberto. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

§ 1º - O condenado fica sujeito a trabalho em comum durante o período diurno, em colônia agrícola, industrial ou estabelecimento similar. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

§ 2º - O trabalho externo é admissível, bem como a freqüência a cursos supletivos profissionalizantes, de instrução de segundo grau ou superior. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

De maneira crítica, Costa Júnior e Queijo esclarecem que, “no afã” de dar uma resposta a sociedade, entregando-a uma nova legislação que tivesse o poder de coibir as infrações de trânsito, princípios básicos do direito penal e do direito

processual penal acabaram sendo violados e os autores os esclarecem em sequência. (1999, p. 11)

Os autores fazem dura crítica quanto a própria organização da matéria legislada, uma vez que os artigos que cuidam da parte geral dos crimes dentro da nova legislação de trânsito, artigos 291 ao 301, tratam de matéria de direito penal e direito processual penal de um modo que os autores classificam como desordenado. (1999, p. 11)

Apontando para um princípio constitucional, o da isonomia, os autores escrevem que tal princípio não foi observado, uma vez que, ao disciplinar os crimes em espécie no novo código de trânsito, em atenção aos crimes descritos na legislação específica e de suas figuras idênticas, descritas no Código Penal, as quais são aplicáveis também fora do trânsito no que diz respeito aos crimes culposos. (1999, p. 11)

Na sequência, Costa Júnior e Queijo falam sobre o princípio da proporcionalidade, destacando sua inobservância quando da criação das normas penais, uma vez que estas cominavam penas idênticas a condutas de valores que não eram os mesmos. Além disso, a proporcionalidade também foi omissa quanto no que diz respeito as modalidades dos crimes, culposa e dolosa, de um mesmo crime, sendo que ambos estão tipificados em ambos os códigos, código de trânsito e o código penal. (1999, p. 12)

Conforme os autores, ao instituir a multa reparatória, a fim de tornar mais célere as indenizações das vítimas dos acidentes de trânsito, o legislador deixou de observar o princípio do contraditório e da ampla defesa, expresso na Constituição Federal. (1999, p. 12)

Há uma dura crítica a respeito da cumulação de mais de uma modalidade de pena para o mesmo crime, sendo que estava previsto a privação da liberdade, a restrição de direitos, multa e multa reparatória, deixando dúvidas quanto a função da pena e a real eficácia de suas aplicações. (1999, p. 12)

Por fim, os autores se posicionam realizando uma crítica: a de que o novo Código de Trânsito Brasileiro apresentou, quando de seu sancionamento, inúmeros retrocessos na tentativa de legislar em matéria de direito penal e direito processual penal, uma vez que estes atropelaram garantias fundamentais expressas na Constituição Federal e que foram construídas em um longo processo histórico. (1999, p. 11)

Na mesma ideia, Vera Regina Pereira de Andrade discorre acerca do “afã”, mesmo termo utilizado no parágrafo anterior por Costa Júnior e Queijo, de tipificar condutas criminais:

O afã criminalizador levou por sua vez a violar, em vários momentos, o princípio da legalidade e a técnica penal construída em dois séculos para a garantia dos cidadãos contra punições arbitrários, tema que, embora igualmente relevante e fugindo dos nossos objetivos imediatos, tem centrado a atenção dos juristas. (2003, p. 154)

Não apenas criticado com relação a inobservância de princípios constitucionais, Damásio E. de Jesus, em sua obra de 2002, destaca uma crítica a formulação típica dos crimes de perigo abstrato, seja ele presumido ou indeterminado, dentro da nova legislação de trânsito:

Como ficou consignado, nos delitos de perigo abstrato este não precisa ser comprovado. É suficiente a realização da conduta, sendo a situação de perigo presumida pelo legislador (avaliação *ex ante*). A presunção completa o tipo penal, não permitindo prova em contrário. Significa quem se atribui à acusação somente a prova da realização do comportamento. É o quanto basta para a lei, que impõe a si própria a tarefa de completar o tipo incriminador, presumindo eu, em decorrência da conduta, há perigo para o bem jurídico. (2002, p. 04)

Ainda em suas palavras, a presunção, que se faz de maneira absoluta, não é capaz de permitir que o acusado do delito demonstre a inocuidade de sua ação ou omissão a fim de provar que sua conduta não se mostrou efetivamente potencialmente perigosa.

Como diz Luiz Flávio Gomes, criticando a adoção de infrações penais de perigo abstrato em nossa legislação e sua aceitação pelos tribunais, “mesmo quando a conduta mostra-se inócua, em termos de ofensa ao bem jurídico protegido, de acordo com ampla jurisprudência, impõe-se a condenação. (Jesus, 2002, p. 04, apud GOMES, 1994, p. 04 e 05)

Essa crítica do autor é realizada ao crime de perigo abstrato previsto no artigo 304 do Código de Trânsito Brasileiro, sendo sua redação: “Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro a vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública”. (BRASIL, 2016)

A professora Vera Lucia Pereira de Andrade (2003) introduz em sua obra chamada “Sistema Penal Máximo X Cidadania Mínima”, um capítulo inteiro destinado a discutir a problemática do trânsito. Neste capítulo chamado “Sistema penal e cidadania no trânsito: da promessa de segurança à eficácia invertida do Código de Trânsito Brasileiro”, a autora busca entender, a luz da criminologia, os limites entre o direito individual de ir e vir e o direito a segurança no trânsito, direito esse que veio como principal promessa no novo Código, garantido pelo §2º, do artigo primeiro, do referido código. A autora explica:

Tomando por referencial tais definições do CTB e do Código de Defesa do Consumidor e, portanto, contextualizando jurídica e historicamente a abordagem, parece-me de imediato que o trânsito, ainda que socialmente visível como um velho problema e ainda que de contornos jurídicos bastantes difusos, pode ser inscrito na linha divisória entre o direito individual e supraindividual. Isso porque, se o direito ao trânsito apresenta-se fundado no velho direito individual de ir e vir, imprimindo-lhe novos contornos; o direito a segurança no trânsito, por sua vez, dos novos direitos transindividuais, particularmente dos interesses ou direitos difusos que, regra geral, devem impor limites àquele. (2003, p.154)

Acerca do novo Código de Trânsito Brasileiro, Andrade escreve que, a concepção clássica como um problema somente de engenharia de tráfego e veicular, é superado com o advento da nova legislação. Essa concepção, em suas palavras, é substituída por uma visão mais abrangente, porém menos humanista, uma vez que o sujeito passa a ser interpretado pelo próprio homem, trazendo seus direitos e deveres a ocuparem o lugar prioritário que na legislação anterior era ocupada pelo veículo. (2003, p. 157)

Neste sentido, Jesus (2004, p. 05) faz uma comparação do novo código de trânsito com a dogmática penal tradicional, uma vez que há o surgimento de novos interesses jurídicos que não faziam parte do antigo método de se legislar em matéria de direito penal ao escrever:

A dogmática penal tradicional estava acostumada a tratar de interesses jurídicos tangíveis, como a vida, a incolumidade física, a liberdade pessoal, o patrimônio etc., normalmente relacionados a um indivíduo, e cujas lesões são facilmente perceptíveis. Com o progresso da sociedade em todos os setores, entretanto, surgiram novos interesses jurídicos de difícil apreciação e determinação. Ex.: a segurança do trânsito. (2004, p. 05)

Sequencialmente, em um novo tópico, Andrade (2003, p. 158) faz uma análise sobre métodos que o novo código introduziu que, segundo ela, é uma “caminhada a barbárie da civilização do trânsito brasileiro:

Nessa perspectiva, podemos identificar dois grandes métodos priorizados pelo CTB na caminhada da barbárie à civilização do trânsito brasileiro, a saber, educar e punir, mas com profunda hegemonia, como veremos, do segundo sobre o primeiro. (ANDRADE, 2003, p. 158)

Acerca da educação do trânsito, a autora parte da premissa, como será destacado a seguir, de que, na vigência do código anterior, muitos problemas causados no trânsito eram em decorrência das deficientes formações dos condutores, uma vez que estes eram inseridos no trânsito após mera formalidade que basicamente se limitava a conscientizar os candidatos acerca das reais possibilidades decorrentes da condução dos veículos automotores. (2003, p. 159)

A professora Vera Regina Pereira de Andrade, após utilizar-se da premissa anteriormente levantada, visualiza na nova legislação o que ela chama de “tríplice promessa pedagógica preventiva”, definidas através de normas jurídicas, da educação formal e também da educação informal. Em 2003, a autora escreveu que esperava, no sentido de ter esperança, que fossem tomadas providências quanto a implementação do ensino formal e informal prometidos na nova legislação e alertou o risco de que, caso isso não ocorresse, desgastaria ainda mais a crença da população no Direito. (2003, p. 159)

No tópico chamado “Circunscrevendo a punição: a hipercriminalização do cotidiano do trânsito”, vale transcrever *ipsis litteris* o primeiro parágrafo trazido pela autora:

Contrastando quantitativa e qualitativamente com os 6 artigos disciplinadores da educação para o trânsito, encontram-se os 150 artigos que, ocupando os capítulos XV a XX do CTB, disciplinam a punição administrativa e penal, com um elenco, respectivamente, de 93 infrações e 11 crimes de trânsito. Como o evidenciam, pois, os capítulos XV (infrações, exaustivamente disciplinadas dos artigos 161 a 255) XVI (penalidades, previstas nos artigos 256 a 268) XVII (medidas administrativas, artigos 269 a 279), XVIII (processo administrativo, artigos 280 a 290) e XIX (crimes de trânsito, artigos 291 a 312) a punição é a marca mais saliente do novo Código. E assume, como se vê, um caráter bipartido, eis que a prevista nas orbitas administrativas (infrações, penalidade e medidas administrativas) e penal (crimes e punições). (ANDRADE, 2003, p. 160)

Neste mesmo sentido, temos condutas que anteriormente eram tipificadas como contravenções penais. A autora dá o exemplo de falta de habilitação para dirigir veículos e direção perigosa de veículo na via pública, agora foram convertidas em crimes e infrações, tendo como consequência disso, o agravamento das penas para as condutas tipificadas pela nova legislação. (ANDRADE, 2003, p 160)

Além disso, há o agravamento de penas de tipos penais que já eram tipificados no Código Penal, o exemplo dado pela autora é do homicídio (culposo) e lesão corporal (culposa), e por fim, a criação de tipos penais que até então não eram criminalizados e nem tipificados como contravenções penais. (2003, p. 160 e 161)

Após discorrer sobre o sistema de pontuação adotado pela nova legislação, Andrade reflete sobre as medidas adotadas com a finalidade “preventiva” da pena ao declarar que a “hipercriminalização” da rotina do trânsito e o sistema de penas pela nova legislação adotada, demonstram que o Código de Trânsito Brasileiro colocou suas fichas na “retribuição e na prevenção geral, ou seja, na ilusão do poder intimidatório que tem a punição. (2003, p. 162)

Nesta etapa, a autora insere uma importante nota de rodapé discorrendo sobre o seguinte:

As funções oficialmente declaradas da pena são, tradicionalmente a retribuição e a prevenção geral e especial: a pena, além de retribuir, deve prevenir a criminalidade (art. 59 CP). A prevenção geral deve ser obtida através da intimidação dos cidadãos, dissuadindo-os da prática de crimes pelo temor supostamente causado pela cominação da pena em abstrato na lei penal. A prevenção especial deve ser obtida já não através da previsão legal abstrata, mas da execução da pena privativa de liberdade em concreto, ou seja, na prisão, traduzindo-se na reabilitação dos criminosos para o retorno ao convívio social (artigo 1º LEP), embora nem as Ciências criminais nem as legislações vigentes tenham chegado a um acordo sobre o significado do conceito de ressocialização. (ANDRADE, 2003, p. 162)

Acerca do desequilíbrio notado pela autora entre educar e punir no trânsito, ela compreende que se o legislador, quando da edição das normas, observou o ser humano juntamente de seu “complexo” de direitos e deveres, foi com a finalidade de garantir melhor punição e, em segundo plano, educar. Ou seja, o ser humano, na condição de cidadão de direitos e deveres, foi transformado em “consumidor de trânsito e objeto de seu controle policiaisco e burocrático”. (2003, p. 163)

Nesta etapa, Andrade afirma, neste desequilíbrio entre educar e punir, que na nova legislação, priorizou-se a segurança pública a frente dos direitos individuais,

tendo como objetivo claro a domesticação do trânsito através das dinâmicas do controle social formal, ao invés de utilizar-se de prevenção através da educação. (2003, p. 164)

Através do que está disposto no Código de Trânsito Brasileiro, a autora afirma que a violência no trânsito foi equiparada a “acidentalidade”, traduzindo-se como violência individual, associando-a a violência criminal. (ANDRADE, 2003, p. 164)

Em suma, prepondera no CTB, a interpretação da conflituosidade ou da violência no trânsito, através do código crime-pena, através do espaço ou universo da pena, arrastando consigo as consequências dessa decodificação. É que, quando uma questão é definida como questão criminal, passa a ser tratada desde tal lógica (responsabilidade individual x segurança) eis que o Direito penal exclui uma interpretação política de fatores causais que estejam além do livre-arbítrio de autores identificáveis. E considerando os indivíduos como variáveis independentes, e não dependentes das situações, atua sobre aquele e não sobre estas; com a agravante de que reprime os conflitos ao invés de solucioná-los e interfere sempre após a sua consumação, não podendo impedi-los. (ANDRADE, 2003, p. 165)

Verifica-se neste trecho, portanto, que, de acordo com a lógica, que a violência definida como criminalidade é tratada como um problema de comportamento e de violência individual. Por outro lado, a autora afirma que tal decodificação não é exclusiva do Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que este está apenas reproduzindo o discurso oficial sobre violência, o qual já vem sendo utilizado como padrão ao longo dos anos em diferentes legislações. (ANDRADE, 2003, p. 165)

Esse paradigma penal que predomina o ordenamento jurídico brasileiro, o qual visa tratar conflitos sociais com punição, foi hegemônico, uma vez que se trata de um processo de esvaziamento do espaço da política, no qual o controle social de relevância é exercido pela mídia como um papel fundamental. Principalmente pela mídia televisiva, ao mostrar casos individuais e cinismos na tentativa de provocar o clamor social por punição, uma vez que tal mídia exerce função importante na formação da opinião de sua audiência. (ANDRADE, 2003, p.166)

No que diz respeito as promessas realizadas com o advento da nova legislação de trânsito, Andrade se preocupa com a credibilidade social, ao afirmar que quando se perde a credibilidade, logo adota-se a repressão para tentar atingir o objetivo prometido pelo direito. Em outras palavras, definiu-se grande quantidade de normas, porém que é de difícil concretização, dado exemplo por Andrade do

aparelhamento obrigatório de veículos, e em seguida, grande quantidade de normas que visam punir, tanto na área administrativa como penal. (2003, p. 169)

ANDRADE quis dizer com isso, de acordo com suas palavras, que o código busca o ideal de forma utópica, fora das estruturas possíveis e viáveis, e depois pune-se com rigor o seu descumprimento. (2003, p. 170)

Sobre a política criminal utilizada na elaboração da nova legislação, a autora discorre:

Chego, aqui, a um ponto fundamental, se existe uma política “criminal” orientando o CTB, ela pode ter escutado a voz do poder de plantão e o senso comum, mas certamente não escudou nem a ciência nem a experiência (a realidade do próprio país), carecendo de uma sólida base científica, teórica e empírica, pois, além de apostar nas funções já cientificamente desmitificadas da pena e do sistema penal, estendendo-as para o Direito Administrativo, aparece latentemente influenciado por uma visão alienígena. (ANDRADE, 2003, p. 171)

O que se tenta demonstrar é que, a luz da criminologia, a seletividade do sistema penal não ocorreu por mero acaso e não se culpa também por falta de infraestrutura. A seletividade, traduzida como uma equação em que de um lado está a minoria pobre, alvo da criminalização, e do outro a maioria que normalmente está imune, indica que tal imunidade não é uma mera falha do sistema e sim uma regra geral adotada pelo sistema.

Andrade declara isso ao dizer que o estereótipo clássico de criminoso, associado com a pobreza, ao desemprego, não corresponde aos agora chamados “criminosos de trânsito, os quais pertencem a uma classe que não irá, geralmente, integrar o cárcere, uma vez que a ela se integra na parcela que faz parte da impunidade ou imunidade penal. (2003, p. 172)

Aqui, percebe-se que, a criminalização tipificada nessa nova legislação destina-se a estratos da sociedade historicamente excluídos do estereótipo de criminoso, a classe média e alta. Nas palavras de Vera Andrade: “Tratar-se-ia da construção de um novo estereótipo de criminoso (ainda que para velhas condutas?) apta a causar impacto na lógica estrutural de funcionamento do sistema penal? (2003, p. 172)

Respondendo ao seu próprio questionamento, a autora escreve:

Em primeiro lugar, a própria questão da seletividade adquire aqui novos contornos, pois, selecionar criminosos de trânsito implica – excetuados casos de pedestres ou condutores mais pobres – deslocar a punição para os estratos médio e alto da sociedade, regularmente imunes ou impunes pelo sistema penal. Mas nesse universo existe uma imensa diferenciação de *status* social. De modo que a aplicação da Lei de trânsito será igualmente seletiva se reproduzir essa desigualdade, por exemplo, centrando a repressão no condutor do Fusca 69, da Kombi 70, da Brasília, da lambreta, etc. (que, de fato, tem menores condições de satisfazer as exigências veiculares do CTB) e imunizando os condutores de elite, cujo poder econômico, político ou social tanto permite uma ultraequipagem e manutenção veicular, quanto melhor apropriar os potenciais corruptores do Código. (2003, p.173)

Consequentemente a essa ideia, quando da prisão dos condutores que pertencem a parcela da sociedade de classe social mais elevada, há uma impunidade em potencial. Ao contrário disso, a elite julgaria a prisão de condutores criminosos junto com criminosos tipificados pelo próprio Código Penal, tendo como reflexo, uma reação do próprio poder que pune.

À luz da criminologia crítica, no que diz respeito a prevenção geral, é impossível avaliar o impacto em abstrato do poder intimidatório da pena, entretanto, há uma conclusão que se pode tirar: a de que a punição não possui a eficácia que o sistema penal visa garantir, com base nos velhos dados sobre reincidência e aumento de índices criminais com o agravamento das penas.

Em outras palavras, Andrade diz que não há fundamentação que sustente a rigidez da norma com a redução de sua própria violação e, por outro lado, há comprovação de que, suas violações persistem, apesar dos agravamentos realizados na norma. Motivo esse que torna uma ilusão acreditar que o agravamento de sanções penais possa diminuir as estatísticas negativas que crescem dentro do trânsito. (2003, p. 173)

A crítica prossegue em cima também da prevenção especial:

Quanto à prevenção especial, é desnecessário insistir no óbvio. Não se necessitam das milhares de páginas criminológicas escritas sobre o “mito” da ressocialização, mas basta ser um observador ou expectador de televisão – a Criminologia dá suporte científico à evidência – para se convencer de que o sistema penitenciário não apenas é incapaz de ressocializar (o problema é estrutural e conceitual e não conjuntural) mas, ao contrário, implica uma “fabricação de criminosos” e uma duplicação da violência inútil (e cada vez mais incontrolável pelo poder público), com o agravante dos seus altos custos sociais. (2003, p. 174)

Sem mais estender-se, a professora Vera Regina Pereira Andrade conclui que todas as evidências acerca da realidade dos sistemas penais e penitenciários atuais, demonstram que não adianta insistir em tais sistemas, pois os mesmos acabaram gerando uma duplicação na violência, o que de fato é inútil e transforma a solução em uma grande ilusão. (2003, p. 175)

Como caminho a ser tomado então para que as coisas comecem a mudar, a autora explica que a educação no trânsito deve ser tratada como algo prioritário, e não como simples formalidade para capacitar condutores. A pedagogia deve ser algo explorado ao máximo para que o Estado evite punir através do seu sistema administrativo ou penal. (2003, p. 180)

4.2 DELITOS DE TRANSITO – ENTRE A SANÇÃO E A MANUTENÇÃO DO AGENTE PRODUTIVO

Após o seu sancionamento, o novo Código de Trânsito Brasileiro sofreu diversas mudanças no que diz respeito a revogação de dispositivos nele inseridos, bem como a inserção de novos artigos que se faziam necessário a fim de regulamentar com mais precisão o trânsito dentro do nosso território, assim como se pode observar na Lei. (BRASIL, 2016)

Em uma pesquisa no endereço eletrônico do Planalto, percebem-se mudanças nas penas privativas de liberdade. Com a edição da Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017, alterou-se dispositivos da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Em suas principais alterações, percebe-se que o legislador deixa a pena de detenção para trás, e adota a reclusão, a qual, como visto anteriormente, pode ser inicialmente cumprida em regime fechado. De acordo com tal Lei, segue o parágrafo terceiro introduzido no crime de homicídio culposo no trânsito, anteriormente citado:

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 2017)

No crime de lesão corporal culposa prevista no Código de Trânsito Brasileiro, também há o acréscimo de um parágrafo o qual altera a pena privativa de liberdade, sendo sua redação:

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (BRASIL, 2017)

Quanto as alterações, também deve-se observar, o artigo 312-A, introduzido no Código de Trânsito Brasileiro, o qual foi responsável por alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Este dispositivo, conforme mostrado a seguir, permite que o Juiz substitua a pena privativa de liberdade pela restritiva de direitos, sendo esta a prestação de serviços à comunidade ou entes públicos:

Art. 312-A. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 deste Código, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades: (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

- I - trabalho, aos fins de semana, em equipes de resgate dos corpos de bombeiros e em outras unidades móveis especializadas no atendimento a vítimas de trânsito; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)
- II - trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de acidente de trânsito e politraumatizados; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)
- III - trabalho em clínicas ou instituições especializadas na recuperação de acidentados de trânsito; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)
- IV - outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016)

(BRASIL, 2016)

Diante disso, destaca-se abaixo o que o Código Penal diz acerca da aplicação da pena restritiva de direitos, mais precisamente em seu artigo 44:

Art. 44. As penas restritivas de direitos são autônomas e substituem as privativas de liberdade, quando: (Redação dada pela Lei nº 9.714, de 1998)

- I – aplicada pena privativa de liberdade não superior a quatro anos e o crime não for cometido com violência ou grave ameaça à pessoa ou, qualquer que seja a pena aplicada, se o crime for culposo; (Redação dada pela Lei nº 9.714, de 1998)
- II – o réu não for reincidente em crime doloso; (Redação dada pela Lei nº 9.714, de 1998)

III – a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias indicarem que essa substituição seja suficiente. (Redação dada pela Lei nº 9.714, de 1998) (BRASIL, 1998)

Por fim, apesar de poder-se o condutor ser preso em flagrante ao cometer os crimes previstos no CTB, percebe-se que, ao se falar em prisão preventiva, não há previsão de sua aplicação em crimes culposos, como disciplina o artigo 313 do Código de Processo Penal:

Art. 313. Nos termos do art. 312 deste Código, será admitida a decretação da prisão preventiva: (Redação dada pela Lei nº 12.403, de 2011).

I - nos crimes dolosos punidos com pena privativa de liberdade máxima superior a 4 (quatro) anos; (Redação dada pela Lei nº 12.403, de 2011).

II - se tiver sido condenado por outro crime doloso, em sentença transitada em julgado, ressalvado o disposto no inciso I do caput do art. 64 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal; (Redação dada pela Lei nº 12.403, de 2011).

III - se o crime envolver violência doméstica e familiar contra a mulher, criança, adolescente, idoso, enfermo ou pessoa com deficiência, para garantir a execução das medidas protetivas de urgência; (Redação dada pela Lei nº 12.403, de 2011).

IV - (revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.403, de 2011). (Revogado pela Lei nº 12.403, de 2011).

Parágrafo único. Também será admitida a prisão preventiva quando houver dúvida sobre a identidade civil da pessoa ou quando esta não fornecer elementos suficientes para esclarecê-la, devendo o preso ser colocado imediatamente em liberdade após a identificação, salvo se outra hipótese recomendar a manutenção da medida. (BRASIL, 2011)

O jurista Luiz Flavio Gomes (2013, p. 114) foi autor de uma crítica referente ao trânsito e o populismo penal legislativo, exatamente o que este trabalho monográfico pretende discutir, após observar as inúmeras mudanças na lei penal inserida no Código de Trânsito.

O autor começa chamando a atenção ao dizer que o populismo penal está enganando o Brasil. Em suas palavras, ele defende a criação das normas punitivas do novo Código de Trânsito ao dizer que recorrer ao direito penal para realizar uma criminalização de condutas relacionadas ao trânsito, está justificada de forma ampla. (2013, p. 114)

Justifica sua ideia dizendo que acredita que o direito administrativo, de maneira isolada, não possui suficiência necessária, diante da gravidade das implicações e consequências das infrações de trânsito, sendo elas a proteção dos bens jurídicos envolvidos: a vida e a integridade física. O autor traz dados de que

houve 46 mil mortes no ano de 2012 (de acordo com o Instituto Avante Brasil). (2013, p. 114)

Apesar de concordar com a criação de tais normas penais, Gomes (2013, p. 114) diz que é um equívoco pensar que apenas a utilização de tais normas seria a solução para o problema que envolve o trânsito. Afirma que é nesse grave equívoco que a política brasileira de segurança viária e grande parcela da população estão inseridos, uma vez que ambos se iludem com o agravamento no rigor das leis de forma a acreditar que isso possa combater o problema do trânsito.

O autor destaca que, obviamente, o legislador não pode ficar inerte diante de tal situação, mas critica a inércia do legislador, inserido no papel de fiscalizador do Executivo, após a edição de tais normas. (2013, p. 114)

Para falar sobre o assunto de maneira mais aprofundada, Gomes explica em suas palavras:

Impõe-se compreender, desde logo, que o *ius puniendi* conta com uma missão preventiva bastante humilde e acessória. Para que a lei penal seja útil (isso é o que o legislador jamais deveria perder de vista), “previamente deve existir uma normativa administrativa eficaz, com um concreto funcionamento dos seus aspectos educativos, preventivos e sancionatórios. Essa exigência é fundamental. Por isso, para além das reformas legais, se faz imprescindível o desenvolvimento de meios materiais e humanos. Ou seja: maiores controles de velocidade e de alcoolemia, maior presença e atuação preventiva e dissuasória da polícia, etc. (2013, p. 114, apud Gonzáles Cussac; Vidales Rodríguez, 2008, p. 196)

Destarte, é necessário um maior cuidado das infraestruturas pela administração pública e demais elementos que auxiliam, como sinalizações, das condições automobilísticas, do processo de formação dos condutores e também instrução dos pedestres, além de outras sugestões apontadas pelo autor.

Lamenta-se a deficiência de tais elementos no Brasil. Fica evidente, diante do desafio de diminuir o número de mortes no trânsito, a fragilidade do Poder Público. O autor responsabiliza, por essa fragilidade, a falta de entrosamento entre os órgãos públicos, carência de objetos e material humano, corrupção relacionada ao dinheiro arrecadado em cima das infrações de trânsito, etc., contribuem para que a lei penal tenha um mau desempenho preventivo. (GOMES, 2013, p. 115)

Na tentativa de maquiagem a problemática do mau desempenho da lei penal no trânsito, principalmente quando há um aumento com alguma relevância no número de mortes, o legislador toma suas providências de praxe, as quais são o aumento do

rigor penal e administrativo, medida essa que vem sendo executada a tempos dentro do ordenamento jurídico brasileiro. (2013, p. 115)

Chamada pelo autor de política da enganação legislativa, ele aponta que dentro do âmbito da segurança viária, tal política teve início com o sancionamento do Código de Trânsito Brasileiro em 1997, sendo que os órgãos logo reagiram com o advento da nova lei e com o apoio trazido pela mídia. Quando parou de surtir efeito que da lei se esperava, o legislador novamente atacou o Código de Trânsito no ano de 2006 e com o crescimento descontrolado do número de mortes, veio novas reformas em 2008 introduzindo a Lei Seca. (2013, p. 115)

Por fim, o autor apresenta dados, retirados do Datasus, que demonstram o aumento progressivo no número de mortes no trânsito, mesmo com a implantação penas cada vez mais rigorosas relacionadas aos delitos de trânsito. Apresenta que de 2009 para 2010, dois anos após a vigência da Lei seca, o número de mortes aumentou em 13,96%, o maior já registrado até o ano de 2012.

Diz, ainda, que houve aumento considerado no número de veículos, chegando a 75 milhões em 2012, sendo que, somado a débil fiscalização, morosidade em punições ocasionaram a morte somada de 42.844 mortes no ano de 2010. Termina sua crítica acentuando que o Brasil, com a ausência de uma sistemática política de prevenção de acidentes no trânsito, o que resta aos brasileiros é contabilizar o número de mortes crescente ano após ano. (GOMES, 2013, p. 115)

Finalmente, percebemos o comum acordo de ideias entre Gomes e Andrade, uma vez que ambos ressaltam, como destacado anteriormente, a ilusão criada ao se legislar de forma a tão somente punir os indivíduos na tentativa de transparecer resultados positivos a sociedade.

Ilusão essa, baseada em políticas de punição como visto nas dinâmicas de controle social, com destaque a partir do período neoliberal, principalmente marcada pelas políticas de Lei e Ordem e Tolerância Zero, iniciadas nos Estados Unidos da América no final do século XX. (ANITUA, 2008, p. 780, 781 e 785)

Entretanto, conforme destacado por Andrade, ao se aplicar tais políticas punitivas quando da criação dos tipos penais presentes na nova legislação de trânsito, dirigiu-se o controle social a um estereótipo criminoso diferente daqueles vistos no primeiro capítulo deste trabalho. Nas palavras de Andrade, esse estereótipo, historicamente associado a pobreza e ao desemprego, não corresponde aos chamados “criminosos de trânsito”. (2003, p. 172)

5 CONCLUSÃO

A presente monografia teve o objetivo de analisar o sancionamento dos crimes de trânsito no final do século XX, 1997, e o controle social formal por ele exercido ao legislar, impondo Leis Criminais como uma dinâmica de governo.

Com o crescimento dos problemas relacionados ao trânsito no século XX, diretamente ligado ao crescimento da produção e do consumo do trânsito, além da defasagem da antiga legislação de trânsito a qual já se iniciou defasada, o legislador percebeu a necessidade de mudança da Lei de trânsito, a fim de regulamentar e ditar as regras com maior precisão a fim de garantir melhores condições no trânsito a todos.

Com a sua edição em 1997 e entrada em vigor no início do ano 1998, a nova legislação de trânsito, Lei 9.503/97, trouxe uma nova forma de enxergar o problema do trânsito, colocando a segurança no trânsito acima dos direitos e deveres individuais da sociedade que o utiliza.

No entanto, ao realizar o estudo do populismo punitivo, percebe-se que o legislador se baseou em um método que já se demonstra ineficaz há algum tempo: o de responsabilizar e punir, culpando os problemas relacionados ao trânsito, assim como se faz ao ver o descumprimento de outras legislações, à leveza da Lei Penal.

Em outra vertente, nota-se que a criminologia clássica, ao realizar uma análise sobre a história do controle social formal, aquela exercida pelos órgãos oficiais do Estado, coloca a classe mais baixa, que está inserida na base da sociedade, como alvo de punições pelo Estado a fim de manter uma sociedade produtiva.

Entretanto, ao tipificar crimes na legislação de trânsito, percebe-se que o legislador está exercendo o controle social através da ameaça da sanção penal e o seu grande alvo deixa de ser a classe inserida na base da sociedade e passa a ser de uma classe com maior capacidade de produção, a classe média, uma vez que esta é a grande consumidora do trânsito.

A nova legislação de trânsito, baseando-se na punição, mais preocupada em punir do que ensinar, traz preocupação aos autores aqui citados, considerada como uma Lei já evoluída, porém que se baseia em antigos métodos de controle social. Traz-se como possível solução pelos autores, a fim de combater o crescimento de acidentes de trânsito e mortes em acidentes de trânsito, um perfeito equilíbrio entre o punir e ensinar, a fim de garantir uma maior consciência para o trânsito e aos seus condutores.

Destarte, verifica-se que o controle social exercido em cima da classe média, agora alvo do controle social formal, dificilmente recolhe um indivíduo de tal classe, uma vez que isso implica em retirá-lo do mercado de trabalho. Isso porque o objetivo da lei penal é exercer o controle social sem realizar a retirada de um indivíduo que está produzindo de dentro da sociedade capitalista.

REFERÊNCIAS

ABREU, Waldyr de. **Código de trânsito brasileiro: infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais**. São Paulo: Ed. Saraiva, 1998. 548 p.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **Sistema penal máximo x cidadania mínima: códigos de violência na era da globalização**. Porto Alegre: Liv. do Advogado, 2003. 187 p.

ANITUA, Gabriel Ignacio. **Histórias dos pensamentos criminológicos**. Rio de Janeiro: Revan; Instituto Carioca de Criminologia, 2008. 943 p. (Pensamento criminológico; 15).

ANIYAR DE CASTRO, Lola. **Criminologia da libertação**. Rio de Janeiro: Instituto Carioca de Criminologia: Revan, 2005. 284p. (Pensamento criminológico; 10).

_____. **Criminología de los derechos humanos: criminología axiológica como política criminal**. Buenos Aires, Ediciones del Puerto, 2010.

BARATTA, Alessandro. **Criminologia crítica e crítica do direito penal: introdução à sociologia do direito penal**. 6. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2011. 254 p.

BECCARIA, Cesare. **Dos delitos e das penas**. Trad. de J. Cretella Jr. e Agnes Cretella. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

BRASIL. **Decreto-lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Institui o Código Penal Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848.htm> Acesso em 10 de out. de 2018.

_____. **Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941**. Institui o Código de Processo Penal Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3689.htm> Acesso em 10 de out. de 2018.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm> Acesso em 10 de out. de 2018.

_____. **Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm> Acesso em 14 de out. de 2018.

_____. **Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm> Acesso em 15 de out. de 2018.

_____. **Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017.** Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm> Acesso em 14 de out. de 2018.

BOSCHI, José Antonio Paganella. Das Penas e seus critérios de aplicação. **Revista atual**, 7. ed. – Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2014, 558 p.

COSTA JÚNIOR, Paulo José da; QUEIJO, Maria Elizabeth. **Comentários aos crimes do código de trânsito.** 2.ed. São Paulo: Saraiva, 1999. 92 p.

DE GIORGI, Alessandro. **A miséria governada através do sistema penal.** Rio de Janeiro: Revan, 2006. 123 p. (Pensamento criminológico; 12).

FRAGOSO, Heleno Cláudio. Os Ilícitos Penais do Trânsito e Sua Repressão. **Revista de Direito Penal.** Rio de Janeiro, Revista dos Tribunais n. 07 e 08, p. 07 – 36, 1972.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução.** 2012. 24 f. Monografia (Especialista em Gestão, Educação e Direito de Trânsito) – Faculdade Dom Bosco. Disponível em: http://transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf
Acesso em: 16/10/2018

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão.** 41 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. 291 p.

GAIO, André Moysés. O populismo punitivo no Brasil. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, ano 5, ed. 12, abr./jul. 2011.

GARLAND, David. **A cultura do controle: crime e ordem social na sociedade contemporânea.** Rio de Janeiro: Revan, 2008. 438 p. (Pensamento criminológico; 16).

GLOECKNER, Ricardo Jacobsen. Razões (?) do populismo punitivo. **Revista Síntese Direito Penal e Processual Penal**, São Paulo, SP, v. 11, n. 71, p.102-116,, jan. 2012.

GOMES, Luiz Flávio. Trânsito e populismo penal legislativo. **Revista Síntese Direito Penal e Processual Penal**, São Paulo, SP, v. 14, n. 81, p.114-115, set. 2013.

JESUS, Damásio E. de. **Crimes de trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997)**. 5.ed. São Paulo: Saraiva, 2002. 242 p.

LEAL, Jackson da Silva.; ARAUJO PESSOA, S. O Expurgo: O Populismo Punitivo e a Gestão Do Excesso. **Revista Direito em Debate**, v. 26, n. 48, p. 185-210, 28 dez. 2017.

_____. **Criminologia da libertação**: a construção da criminologia crítica latino-americana como teoria crítica do controle social e a contribuição desde o Brasil. Belo Horizonte: D'Plácido, 2017. 476 p. (Percursos criminológicos; v. 3).

LEAL, Jackson da Silva; JEREMIAS, Jéssica Domiciano. Nunca é demais falar da questão criminal: importantes resgates teóricos na obra A questão criminal de Eugenio Raul Zaffaroni. **Amicus Curiae**, Criciúma, SC, v. 12, n. 2 , p.301-305, 2015.

LEAL, Jackson da Silva; VECHI, Fernando. Nils Christie e a indústria do controle do crime: a caminho de Gulags em estilo Ocidental - um prenúncio da moderna sociedade punitiva. **Amicus Curiae**, Criciúma, SC, v. 12, n. 1 , p.127-131, 2015.

LUCI, Mathias Seibel. Brasil: nova classe média ou novas formas de superexploração da classe trabalhadora? **Trabalho, educação & saúde**. Rio de Janeiro. Vol. 11, n.1 (jan./abr. 2013), p. 169-190. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/108744>> Acesso em novembro de 2018.

LYRA, José Francisco Dias da Costa. As mutações do Leviatã no trânsito do fordismo ao pós-fordismo: edificação da sociedade do controle e a criminologia do atuarismo penal. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, v. 21, n. 103, p.289-321, ago. 2013.

MELOSI, Dario e Pavarini, Massimo. **Cárcere e Fábrica** – As origens do sistema penitenciário (séculos XVI – XIX) – Dario Melossi e Massimo Pavarini. Rio de Janeiro: Revan: ICC, 2006. (Pensamento criminológico; v. 11). 272 p.

MONREAL, Eduardo Novoa. **O direito como obstáculo à transformação social**. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 1988. 221 p.

NASCIMENTO, Lucas Sousa do. **O populismo punitivo e a Lei Carolina Dieckmann**. 2016, 83 fls. Trabalho de Conclusão do Curso, apresentado para obtenção do grau de Bacharel no Curso de Direito da Universidade do Extremo Sul

Catarinense, UNESC – Universidade do Extremo Sul Catarinense. Disponível em <<http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/4763/1/LUCAS%20SOUSA%20DO%20NAS%20CIMENTOS.pdf>> Acesso em 15 outubro de 2018.

NUNES APOLINÁRIO, Marcelo.: **O populismo punitivo na era da informação e o direito penal como instrumento de pedagogia social**. Contribuciones a las Ciencias Sociales, junio 2009. <Disponível em www.eumed.net/rev/cccss/04/mna.htm> Acesso em 22 de outubro de 2018.

RAUTER, Cristina Mair Barros. **Criminologia e subjetividade no Brasil**. Rio de Janeiro: Revan, 2003. 125 p. (Pensamento criminológico; 8).

RUSCHE, Georg; KIRCHHEIMER, Otto. **Punição e estrutura social**. Trad. De Gizlene Neder. Rio de Janeiro: Revan/ICC, 2004.

SOUZA, Kelly Ribeiro Felix de. O Sistema Penal como Instrumento de Controle Social: O Papel da Pena Privativa de Liberdade. **Revista de Criminologias e Políticas Criminais**. V. 1, n. 1, 164-180, 2015. Disponível em <http://indexlaw.org/index.php/revistacpc/article/view/38>>. Acesso em 10 de setembro de 2018.

SHECAIRA, S. S. Tolerância Zero. **Revista Internacional de Direito e Cidadania**, 5. ed., 165-176. Disponível em <<http://www.egov.ufsc.br:8080/portal/sites/default/files/anexos/33312-42518-1-PB.pdf>> Acesso em setembro, 2018.

SZNICK, Valdir. **Acidentes de trânsito** aspectos jurídicos e criminológicos. 2 ed. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 1980. 171 p.

SOZZO, Maximo. Entrevista a Maximo Sozzo: “Que es el populismo penal?” In: **Revista Urvio**, Quito, Equador: Flacso, p. 117-122, mar. 2012. Disponível em: https://www.academia.edu/35974214/Entrevista_a_Máximo_Sozzo_Qué_es_el_populismo_penal_Entrevista_ Acesso em: 19 Ago de 2018.

TAVARES DOS SANTOS, José Vicente. Violências e dilemas do controle social nas sociedades da "modernidade tardia". **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 3-12, mar. 2004. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392004000100002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 19 Oct. 2018.

WACQUANT, Loïc J. D. **As prisões da miséria**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. 174 p. ISBN 8571105960.

_____. **Punir os pobres:** a nova gestão da miséria nos Estados Unidos [a onda punitiva]. 3. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Revan, 2007. 474p. (Pensamento criminológico; 6).

_____. A tempestade global da lei e ordem: sobre punição e neoliberalismo **Revista de Sociologia e Política**, vol. 20, núm. 41, febrero, 2012, pp. 7-20 Universidade Federal do Paraná Curitiba, Brasil. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/pdf/238/23821981002.pdf>> Acesso em novembro 2018.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**. 8.ed. rev. e atual São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. v.1