

FACULDADE DE CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO DE RUBIATABA
CURSO DE DIREITO



TÚLLIO DE FREITAS BARBOSA

RESPONSABILIDADE PENAL DOS CRIMES DE
TRÂNSITO

5-30275

Tombo nº	16000
Classif.:	
Ex.:	01
Origem:	d
Data:	13/02/2010

Associação Educativa Evangélica
BIBLIOTECA

RUBIATABA -GO

**FACULDADE DE CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO DE RUBIATABA
CURSO DE DIREITO**



TÚLLIO DE FREITAS BARBOSA

**RESPONSABILIDADE PENAL DOS CRIMES DE
TRÂNSITO**

Monografia apresentada à Faculdade de Ciências e Educação de Rubiataba – FACER como requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito sob a orientação do professor Eduardo Barbosa Lima Di Prado especialista em Direito Penal.

**RUBIATABA - GO
2009**

FOLHA DE APROVAÇÃO

TÚLLIO DE FREITAS BARBOSA

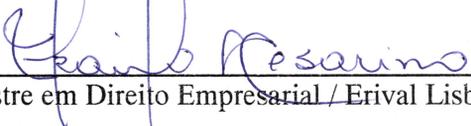
RESPONSABILIDADE PENAL DO CRIMES DE TRÂNSITO

**COMISSÃO JULGADORA
MONOGRAFIA PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE GRADUADO PELA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO DE RUBIATABA**

RESULTADO: _____

Orientador: _____
Especialista em Direito Penal / Eduardo Barbosa Lima Di Prado

1º Examinador:  _____
Especialista em Direito Civil / Luciano do Valle

2º Examinador:  _____
Mestre em Direito Empresarial / Erival Lisboa Araújo Cesário

RESUMO: Este trabalho investiga o trânsito brasileiro, os primeiros caminhos, bicicletas, motocicletas, carros e bondes em ordem cronológica, os códigos de trânsito editados, conceitos de Direito penal, Processual Penal, e outro do CTB além de suas alterações. Os gastos públicos, as campanhas do governo e das organizações não governamentais para melhorar o trânsito, as publicidades, a prevenção e o número de acidentes, a malha rodoviária, a atuação da polícia militar e rodoviária. Aplicação da lei penal, processual penal e especial e o perdão verificado em alguns casos.

Palavra-chave: trânsito, crime, legislação, pena.

ABSTRACT: This paper investigates the Brazilian traffic, the first paths, bicycles, motorcycles, cars and trams in the timing of the traffic code edited, concepts of criminal law, criminal procedure, and another addition to the CTB as amended. Public spending, the campaigns of government and non-governmental organizations to improve transit, the hype, and the prevention of accidents, the highway, the acting police and military road. Application of criminal law, criminal procedure and special and forgiveness found in some cases.

Keyword: traffic, crime, law, penalty.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1. A IMPORTÂNCIA DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA.....	12
1.1 História do Trânsito Brasileiro.....	13
1.2 Conceitos e Definições.....	22
1.3 O Código de Trânsito Brasileiro e Suas Definições.....	23
2. A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E SUAS INVOVAÇÕES: HISTÓRIA, OBJETIVOS E FUNDAMENTOS DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.....	39
2.1 O Código de Trânsito Brasileiro.....	43
2.2 Alterações da Lei de Trânsito.....	45
3. O CRESCIMENTO DO NÚMERO DE ACIDENTES NO TRÂNSITO, O DIREITO DOS ACIDENTADOS E A PUNIÇÃO PARA OS CAUSADORES.....	53
3.1 Atuação da Justiça Penal.....	65
3.2 Legislação Subsidiária.....	66
3.3 Perdão Judicial Nos Crimes De Trânsito.....	67
3.4 Crimes de Trânsito.....	68
3.4.1 Crimes De Trânsito De Menor Potencial Ofensivo: Ampliação Das Hipóteses Legais.....	70
3.4.2 Crimes de Trânsito em Espécie.....	71
4. POLÍTICAS PÚBLICAS NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO.....	73
4.1. Prevenção de Acidentes.....	73
4.2 Malha Viária.....	79
4.3 Publicidade.....	81
4.4 Saúde Pública.....	82
4.5 Atuação da Polícia Militar e da Polícia Rodoviária Federal.....	85
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	87
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	89

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

GRÁFICO 1 – Acidentes anos de 2007 e 2008.....	62
GRÁFICO 2 – Vítimas nos anos de 2007 e 2008.....	63
GRÁFICO 3 – Infrações nos anos de 2007 e 2008.....	64
GRÁFICO 4 - Economia e os acidentes.....	64

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Internações por acidentes de trânsito por capital, 2007 e 2008.....	59
Tabela 2 – Mortalidade por acidente de trânsito por capital, 2007 e 2008.....	60
Tabela 3 – Internações por acidente de trânsito por região, 2007 e 2008.....	61
Tabela 4 - Mortalidade por acidente de trânsito por região, 2007 e 2008.....	61

INTRODUÇÃO

O tema Responsabilidade Penal dos Crimes de Trânsito abrange uma certa atenção e cuidado ao analisar o motorista que pode ser responsável por algum ato que praticar, quando causar a outrem prejuízo.

O trabalho a seguir aborda a legislação de trânsito atual e suas inovações, as sanções impostas ao infrator e desta forma assegurando ou buscando assegurar através delas segurança no trânsito e consecutivamente as reformas realizadas no Sistema Legal de Trânsito, que geram muitas discussões no tocante à aplicação da lei ao infrator deste dispositivo.

Com as recentes inovações no Código de Trânsito Brasileiro, surgiram inúmeros desafios às autoridades de trânsito e até mesmo de alguns condutores de veículos automotores, que ora dirigiam sem nenhuma responsabilidade atingindo pessoas de todas as idades, causando desespero, morte e angústia aos familiares dos vitimados, por motoristas infratores da legislação de trânsito.

O Conhecimento do sistema legal de trânsito brasileiro e as responsabilizações aos seus infratores, analisando a importância da educação para o trânsito, conhecendo a legislação do trânsito e suas inovações, elucidando o crescimento do número de acidentes no trânsito, o direito dos acidentados e a punição para os causadores e conhecendo as Políticas públicas no que tange ao Sistema de Trânsito Brasileiro. Estes são objetivos importantes para nos inteirarmos do presente assunto sendo capazes de formar pensamentos e convicções sobre o mesmo.

Neste sentido surge o questionamento: existe uma proteção legal, sócio-educativa a ser desenvolvida pelo Estado para proteger os envolvidos em acidentes de trânsito?

Devemos verificar, analisar e entender o grande número de acidentes que vitima pessoas ao volante e fora dele, devendo desta forma investigar as penas e as sanções direcionadas a esses indivíduos.

A punição em qualquer ato criminoso é imputada no Código de Trânsito Brasileiro na forma culposa ou dolosa.

O escopo de toda a legislação é a preservação da sociedade de forma justa, colocando acima dela o Estado, garantidor do bem comum, protetor da integridade física e mental através de seus variados dispositivos legais. Tendo como fonte de proteção a Constituição da República Federativa do Brasil principalmente o artigo 5º, que trata dos Direitos e Garantias Fundamentais.

O ápice de conhecimento acerca deste tema deve ser através do uso metodológico da bibliografia, compilação, materializada através de consulta a artigos doutrinários, revistas, materiais jurídicos, artigos, pesquisas na Internet, no Código de Trânsito Brasileiro, Código Penal, Código de Processo Penal, leis esparsas, complementares, Constituição da República Federativa do Brasil, dentre outros instrumentos de comunicação e conhecimento que possam favorecer o desenvolvimento deste projeto.

A pesquisa deste trabalho tem como consequência a conclusão de uma monografia de compilação, pois se partiu da reunião de vários textos, para através da pesquisa científica buscar soluções próprias da questão levantada. Ainda utilizar-se-á o método indutivo, considerando-o como ponto referencial.

O Código de Trânsito Brasileiro criado em 1997, trouxe regras, conceitos, explicações, sanções, restrições, crimes, dentre outras situações referentes ao trânsito e a conduta do motorista, seja ela na via rural ou urbana.

As novas leis trouxeram um aprofundamento na educação e repressão ao condutor-infrator, as responsabilidades cometidas a ele, doutrinas, artigos que visam a orientar e conscientizar os condutores de sua obrigação no trânsito. Os projetos do

governo para desenvolver o trânsito e torná-lo mais seguro e responsável sempre com o objetivo de melhorá-lo.

Segundo o procurador Federal da Advocacia-Geral da União, Átila Da Rold Roesler, a parte criminal do Código de Trânsito Brasileiro inovou na forma de definir tipos penais e trouxe questões polêmicas que ainda causam grandes divergências na doutrina penal pátria. O objetivo original do legislador era reprimir com rigor as infrações de trânsito no sentido de garantir à coletividade maior segurança no tráfego de veículos automotores. Aliás, essa preocupação já advém de tempos remotos, "os acidentes automobilísticos são verdadeira epidemia, tão mortífera como a febre amarela". (Átila Da Rold Roesler. Nova e (velhas) polêmicas sobre os crimes de trânsito, 2004 *apud* Viveiros de Castro, 1990, p.57).¹

Entretanto, em que pese à boa intenção do legislador pátrio, alguns dispositivos dos crimes de trânsito são confusos e em certos aspectos padecem do mais grave dos vícios, que é a inconstitucionalidade discutida acerca da prova realizada pela própria pessoa, respectivamente no que tange ao teste do bafômetro.

No primeiro capítulo será tratado da importância da educação para o trânsito, a contextualização histórica do trânsito no Brasil, os primeiros carros, as motocicletas, rodovias, estradas, os conceitos e definições de leis, dentre outros, finalizando com o código de trânsito e suas definições.

Logo à frente, no segundo capítulo, será tratado da legislação de trânsito e suas inovações, o histórico da Constituição Federal, seus objetivos e fundamentos, o código de trânsito com suas inovações e alterações.

No terceiro capítulo a questão em foco será o crescimento do número de acidentes no trânsito, o direito dos acidentados e a punição para os causadores, a forma de atuação da justiça penal brasileira relacionada aos crimes de trânsito, as legislações subsidiárias da penal, o perdão nos crimes de trânsito, os crimes de menor

¹ <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4949> Acesso em: 31/03/2009.

potencial ofensivo e a ampliação de suas hipóteses na atuação desses crimes, os crimes de trânsito com suas punições e por fim, especificamente em sua espécie.

O quarto e último capítulo, tratará das políticas públicas no sistema nacional de trânsito, as formas de prevenção de acidentes, a malha viária brasileira, seu estado de conservação e tráfego, a publicidade, campanhas feitas para informar os condutores, ensiná-los a se portarem decentemente no trânsito, estritamente com fim pedagógico e educacional. Discutirá ainda sobre a saúde pública no trânsito, como são considerados os acidentes de trânsito e finalmente a atuação das polícias militares e rodoviária federal na prevenção de acidentes.

1. A IMPORTÂNCIA DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

O trânsito, segundo (VADE MECUM 2009, p. 857) é definido como sendo movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Para organizar esta movimentação foram criadas inúmeras leis, dentre elas, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9503 de 23 de Setembro de 1997, e outros dispositivos legais recentes como o Decreto-lei 6.488 de 19 de Junho de 2008, que trata da tolerância do álcool no sangue, os testes de alcoolemia e sua caracterização como crimes de trânsito, dentre outros. Com isto, há a necessidade de se estudar e conhecer o Sistema de Trânsito abrangendo todas as suas leis.

Com as inovações no ordenamento legal de trânsito, ocorrem desafios a serem batidos pelas autoridades monitoras, controladoras e fiscalizadoras da vias em que circulam veículos, sem depreciar o condutor que também encontra dificuldade em obedecer esse grande número de leis que regulam sua conduta quando detém a posse de um veículo, seja ele como for.

Para se entender o trânsito atual é necessário que se compreenda como ele surgiu no Brasil, agregando não só o trânsito de veículos, mas também o condutor que vez ou outra comete algum sinistro na direção de um veículo automotor. Tal conduta é definida como criminosa passiva à sanção penal, por caracterizar incapacidade para conduzir veículo, deixar de tomar a devida atenção, ou ainda dirigir sem nenhuma responsabilidade e estas, por sua vez, classificam-se na forma culposa, conforme artigo 18, inciso II do Código Penal Brasileiro.

Conforme exposto urge a necessidade de demonstração histórica do trânsito brasileiro expresso cronologicamente abaixo.

1.1 História do Trânsito Brasileiro

O trânsito brasileiro tem uma trajetória marcada com o passado. No início deste País, séc. XVI, surgiram vias abertas à circulação de veículos e o conhecimento desta informação é de grande valia, pois devemos desde já conhecer o desenvolvimento e criação das vias brasileiras para posteriormente termos um conhecimento significativo e com maior relevância das leis atuais de trânsito, do próprio trânsito e do seu movimento:

Século XVI - Caminho do Peabiru. Partindo do planalto catarinense, atingia o Rio Paraná, na altura da extinta Sete Quedas. Século XVII - Caminho Velho. Do Rio de Janeiro a Parati, daí a Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, às roças de Garcia Rodrigues, afinal ao Rio das Velhas. Exigia trinta dias de viagem. Século XVIII - Caminho Novo. Do Rio de Janeiro a Irajá, ao engenho do alcaide-mor Tomé Correia, ao Porto do Nóbrega, no rio Iguaçu até o sítio de Manuel do Couto, em Minas Gerais. (Departamento de Trânsito do Estado do Paraná 2006)²

Ao longo da história percebemos a evolução do trânsito brasileiro, visto que inúmeras atitudes foram tomadas para a criação de transportes e veículo que possibilitariam a locomoção de pessoas e coisas. Assim, surgiram os primeiros meios de transportes, concessão de transportes urbanos que se locomovem por meio de animais sobre trilhos surgindo ainda o interesse pela exploração de minerais oleíferos, ocorrendo algum tempo depois, não muito distante, a extração de turfa de petróleo e outros minerais.

1731 – Caminho de Viamão (Caminho das Tropas). Inicialmente chamado Caminho da Mata, a ligação entre a cidade de Viamão (Rio Grande do Sul), passando pela região dos Campos Gerais (Paraná), até atingir a cidade de Sorocaba (São Paulo). 1854 – Primeira locomotiva a vapor do Brasil, Estrada de Ferro Mauá, ligando Rio de Janeiro a Raiz da Serra, perto de Petrópolis. 1856 – 12 de março,

² Departamento de Trânsito do Estado do Paraná. História do Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=49> Acesso em: 31/03/2009.

Decreto n.º 1.733 autoriza a primeira concessão de transportes urbanos que se locomovem por meio de animais sobre trilhos de ferro no Rio de Janeiro. 1858 – 9 de fevereiro, segunda estrada de ferro do Brasil, em Pernambuco, Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando Pernambuco ao São Francisco, atual Central do Brasil. – O interesse pela exploração de minerais oleíferos teve início, para explorar carvão mineral e xisto betuminoso para fabricar gás de iluminação, às margens do Rio Maraú, na Bahia. Este é o primeiro registro da busca do que futuramente seria chamado de petróleo no Brasil. 1864 – Primeira referência do petróleo no Brasil, com a extração de turfa de petróleo e outros minerais em Ilhéus e Camamu, na Bahia.³

Logo com a percepção e o desenvolvimento dos meios de transporte, haveria a necessidade de investimento nos transportes, e com isto, deu-se início a construção de estradas de ferro, primeira linha de bonde puxado por animais, primeiros pneus para bicicletas, chegada do primeiro carro a circular no País, inauguração do primeiro bonde elétrico, na cidade do Rio de Janeiro, circulação do veículo a vapor por José Patrocínio e a importação de bicicletas.

1867 – Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. 1868 – 9 de outubro, inaugurada no Rio de Janeiro a primeira linha de bonde no Brasil, eram puxados por tração animal. 1870 – Estradas de Ferro Recife-Olinda e Beberibe. 1871 – Estrada de Ferro União Valenciana, na província do Rio de Janeiro. 1873 – Estradas de Ferro Macaé-Campos, Campos-São Sebastião e Itauna. 1874 – Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Porto Alegre a São Paulo. 1875 – Estradas de Ferro Baturité, no Ceará; Central da Bahia e de Nazaré; Sorocaba e Mojiana. 1880 – Estrada de Ferro Oeste de Minas. 1883 – Estrada de Ferro Conde d'Eu, na Paraíba. 1884 – Estrada de Ferro D. Teresa Cristina, em Santa Catarina. 1885 – Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba. 1888 – Patente primeiros pneus para bicicletas, posteriormente desenvolvido para veículos- John Dunlop. 1891 – Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto) trouxe de Paris o 1º carro a circular no país, em São Paulo. Peugeot com motor Daimler de patente alemã. 1894 – 12 de maio, inaugurado o primeiro bonde elétrico, na cidade do Rio de Janeiro. 1897 – No Rio de Janeiro o abolicionista José do Patrocínio, saía pelas ruas dirigindo um veículo a vapor, importado da França. 1898 – As bicicletas eram importadas.⁴

³ *Idem.*

⁴ *Idem.*

Em 1990 começava a “paixão” por carros no Brasil e inúmeras atitudes a colocar o veículo, que a princípio era o automóvel, inserido no País e com regulamentações como o primeiro licenciamento de automóvel, logo ocorreria a chegada do primeiro automóvel em Curitiba-PR. O interesse por carros não parava, e com a dimensão geográfica do Brasil ocorreu a importação de veículo pela Ford, posteriormente fora criada lei que regulamentava o transporte de pessoas e coisas por meio de transporte industrial que ligaria dois ou mais Estados ou dentro de um só Estado. Entretanto não era necessário somente a criação de leis e importação de veículos, mas também discutir sobre estradas de rodagem através de Congresso. O crescimento do ramo automobilístico despertava crescia o interesse em comercializar também no país. Pensando nisso foi criada uma subsidiária da Ford no Brasil dando no mesmo ano início às atividades, ainda o interesse no chamado “petróleo” surgiu com a primeira sondagem no Estado do Paraná, contudo não teve fruto sendo logo à frente abandonada.

O automóvel era “febre” e foco, uma unidade de montagem da Ford foi criada em São Paulo. A fiscalização, controle e conservação das Estradas deveria ocorrer, e foi aí que surgiu a Diretoria de Obras Públicas, que era inspetoria e zeladora das Estradas através de criação de normas, construção, conservação e policiamento nas estradas:

1900 – Em Petrópolis, Rio de Janeiro, Fernando Guerra Duval, dirige o primeiro carro de motor a explosão, um Decauville de 6 cavalos, movido a benzina. 1903 – Em São Paulo, Francisco Matarazzo, licenciava o primeiro automóvel no Brasil. – Francisco Fido Fontana traz o primeiro automóvel para Curitiba. 1904 – Primeiros veículos da Ford a serem importados. 1910 – Decreto n.º 8.324 aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando dois ou mais Estados da União ou dentro de um só Estado. 1917 – I Congresso nacional de Estradas de Rodagem. 1919 – Em 24 de Abril, a Ford Motor Company em Detroit (EUA) decide criar subsidiária no Brasil. -1º de Maio, início das atividades da Ford no Brasil. – Primeira sondagem oficial do petróleo, em Marechal Mallet, no Paraná, foi abandonado no ano seguinte. 1921 – Inauguração da linha de montagem (FORD) em SP. – 26 de dezembro, Lei n.º 1.835-C cria, na Diretoria de Obras Públicas, uma inspetoria de Estrada e Rodagem, estabelecendo normas para o

estudo, construção e conservação, segurança e policiamento das estradas de rodagem (“Lei Magnífica”).⁵

Não parou por aí o interesse dos brasileiros por marcas automobilísticas. Foi aí que em 1925 a GM criou um linda de montagem, no próximo ano criou-se a linha de montagem, e de caminhos, posteriormente denominada General Motors of Brazil AS. Com a vontade de se montar carros e abastecer o mercado brasileiro com essa inovação, que era o automóvel, o criador da marca Ford, Henry, contribuiu com o País não só com a preservação da natureza mas com a instalação da montadora de sua marca que leva seu sobrenome. Foi pensando em abastecer sua montadora com a matéria prima “borracha”, que plantou milhares de seringueais, numa cidade chamada “Fordlândia”, mas que anos depois fora destruída por causa de uma praga que atingiu o seringal, levando a pequena cidade a “deserto”. Mas ele parou por aí, plantou novamente há alguns quilômetros do local da catástrofe novo seringal que mais uma vez não resistiu ao ataque de pragas, levando a destruição de outra cidade criada por ele denominada “Belterra”.

Anos mais tarde um decreto criaria a “Polícia de Estradas” e também definiria as regras do trânsito rodoviário da época, o ânimo pelo automobilismo era tão imenso que não tardou muito para que fosse promulgada, através de decreto, a Convenção Internacional que trata da circulação de automóveis.

Alastrou-se rapidamente aos anseios do governo, época que Washington Luiz Pereira de Souza era Presidente, chegando a dizer que governar seria abrir estradas. Logo as placas começaram a ser instituídas no trânsito nacional, levando maior ordem nas vias públicas. Não retardou muito para que acontecesse o chamado “Escândalo do Ferro”. O anseio pelos veículos foi tanto que o mercado não conseguiu suportar com os já existentes, tendo a necessidade, em 1934, de importar caminhões e veículos da marca Volvo.

Foi criado o Conselho Nacional do Petróleo pelo então Presidente Getúlio Vargas, época em que foi criado o Departamento do Serviço de Trânsito (DST),

⁵ *Idem.*

atual DETRAN/PR, ligado a Polícia Civil. Em 1939 foi descoberto petróleo no Estado da Bahia, logo iniciou-se a construção da rodovia que liga Rio-Bahia, (BR-393/BR-116). Foi a primeira estrada brasileira de longo percurso e a primeira via efetiva de integração nacional. Em 1940 já havia 250 mil veículos circulando, entre importados e nacionalmente montados:

1925 – Montagem Linha GM. 1926 – Montagem linha INTERNACIONAL HARVESTER de caminhões. – Instalação da Cia Geral de Motores AS, depois denominada General Motors of Brazil AS. 1927 – Henry Ford plantou imensos seringais no Pará, para abastecer de borracha suas fábricas, construiu Fordlândia, no Médio Tapajós, em 1934, uma praga arrasou dois milhões de seringueiras. O Sr. Ford insistiu e começou tudo de novo, a 80 quilômetros, construindo Belterra e tudo se repetiu. Fordlândia hoje é uma cidade fantasma e Belterra, com um pequeno número de habitantes, mantém os ares de uma pacata cidade do velho oeste. 1928 – 24 de julho, Decreto n.º 18.323 cria a “Polícia de Estradas” e define as regras de trânsito rodoviário da época. 1929 – 17 de dezembro, Decreto n.º 19.038 promulga a convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. 1930 – “GOVERNAR É ABRIR ESTRADAS”. Presidente Washington Luiz Pereira de Souza. – A partir de 1930, as placas de trânsito começaram a ser implantadas no Brasil. 1931 – Escândalo do ferro e do petróleo. “Explorar petróleo para dar ao povo brasileiro um padrão de vida a altura de suas necessidades”. Monteiro Lobato. 1934 – Início das importações de caminhões e automóveis Volvo, para o mercado brasileiro. 1938 – Decreto-lei n.º 395, de 29 de abril, Getúlio Vargas criou o Conselho Nacional de Petróleo – CNP. – 15 de dezembro, o interventor federal do Estado Sr. Manoel Ribas, criou o Departamento do Serviço de Trânsito (DST) – atual DETRAN/PR, ligado a Polícia Civil. 1939 – 22 de janeiro, descoberta do petróleo, cidade Lobato – BA. Desde 1931, por interesses privados e sem apoio do governo, inicia-se a procura de petróleo nesta região, quando encontrado o governo contrata geólogos estrangeiros para um parecer, o qual foi de que o petróleo encontrado em Lobato fora ali colocado artificialmente, quando finalmente comprovado a existência real esta área passou a ser considerada prioritário pelo próprio governo. – Início da construção da rodovia que liga Rio-Bahia, (BR-393/BR-116), foi a primeira estrada brasileira de longo percurso e a primeira via efetiva de integração nacional. 1940 – 250 mil veículos, frota circulante entre importados e montados no Brasil (atualmente a frota é de 30.939.466 veículos).⁶

Logo no próximo ano, 1941, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro, o CONTRAN e os Conselhos Regionais de Trânsito. Após a Segunda Guerra Mundial as

⁶ *Idem.*

motocicletas populares, mas não pela dificuldade de importação caíram em desuso. Foram criados, em 1945, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER, e os Distritos Rodoviários Federais, surgindo a partir desse pressuposto a denominação Polícia Rodoviária Federal. Alguns anos mais tarde surgiria a bicicleta produzida no Brasil pela marca Caloi. A metade do século passado foi marcada pela produção de automóveis e caminhões pela Fábrica Nacional de Motores – FNM, ano em que surgiria o famoso “O PETRÓLEO É NOSSO”:

1941 – 28 de janeiro, Decreto-lei n.º 2.994 institui o primeiro Código Nacional de Trânsito. – 25 de setembro, Decreto-lei n.º 3.651 dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Ficam criados o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com sede no Distrito Federal e subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito – CRT, nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos. 1945 – Após a Segunda guerra mundial, as motocicletas tornaram-se veículos populares, no entanto, caíram em desuso devido a dificuldade de importação. – 27 de dezembro, Decreto n.º 8.463 cria o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER, e os Distritos Rodoviários Federais. Surge, a partir daí, a denominação Polícia Rodoviária Federal, uma vez que o artigo 2º concede ao DNER o direito de exercer o poder de polícia de tráfego. 1949 – Começou a produção de bicicletas no país, pela Caloi. – Primeiro modelo de caminhão produzido pela Fábrica Nacional de Motores – FNM. Década 50 – SURTO RODOVIÁRIO, larga escala na montagem de automóveis e caminhões. – “O PETRÓLEO É NOSSO”.⁷

Os carros continuaram a todo vapor, havendo interesse da Volkswagen em montar veículos no País. Anos depois foi criado o Batalhão de Polícia de Trânsito com nome de Guarda Sinaleira de Trânsito da Polícia Militar. Em 1953 ocorreu a repressão à importação de veículo, ano em que foi criada a PETROBÁS⁸, sendo reaberta apenas no Governo Collor. Mais tarde ocorreria a inauguração da Mercedes-Benz do Brasil AS, na Cidade de São Bernardo do Campo, SP.

⁷ *Idem.*

⁸ Petróleo Brasileiro S/A é uma empresa de capital aberto (sociedade anônima), cujo acionista majoritário é o Governo do Brasil (União), o que leva muitas pessoas a chamá-la de empresa estatal ou também de empresa de economia mista, embora seja uma S.A. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Petrobras> Acesso em 28/11/2009.

Juscelino Kubitschek quando Presidente criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, em 1956, este órgão estabeleceu regras para a fabricação de automotores integralmente brasileiros. Ano em que foi criada a ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), posteriormente foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, criada pelo governo federal, transportando mercadorias diversificadas. Nessa mesma época em que foi produzida a Kombi pela volkswagem, sendo também instalada a Scania-Vabis Motores Diesel. Ano de 1959, o marco da Inauguração da Fernão dias ligando São Paulo a Belo Horizonte.

Na década de 60 ocorreria a produção de veículos 100% nacional, época em que motocicletas voltaram a se destacar na cenário nacional. No próximo ano, 1961, foi construída a Rodovia Régis Bittencourt, ligando São Paulo a Curitiba. Logo foi aberta a Rodovia Belém-Brasília e houve Inauguração de mais uma fábrica de veículos em São Bernardo do Campo, SP, a Toyota:

1950 – A Volkswagen começa a montar o VW Sedan, o popular “Fusca”, com componentes importados da Alemanha. 1952 – 28 de Fevereiro, criado, em Curitiba, o Batalhão de Polícia de Trânsito, com o nome de Serviço de Guarda Sinaleira de Trânsito da Polícia Militar. 1953 – Proibição da importação de veículos, reaberta no Governo Collor. 3 de outubro, é criada a Petrobrás. 1954 – 10 de maio, início das atividades da Petrobrás, com a produção de 2.700 barris de petróleo/dia.(Hoje 1.300.000 barris de petróleo/dia). 1956 – Inauguração da Mercedes-Benz do Brasil AS, em São Bernardo do Campo, SP, com a produção do L-312, o primeiro caminhão brasileiro. 16 de junho, o presidente Juscelino Kubitschek, criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, este órgão estabeleceu as normas para a fabricação de automotores integralmente brasileiros. É criado a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA. 1957 – A Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, é criada pelo governo federal, controla atualmente cerca de 22.067 quilômetros de vias férreas, transportando mercadorias diversificadas. 2 de setembro, inauguração da Fábrica Volkswagen em São Bernardo do Campo, com a produção da Kombi. A Scania-Vabis Motores Diesel é instalada. 1959 – Inaugurada a Fernão Dias (BR-381), ligando São Paulo a Belo Horizonte, estimava um volume de tráfego de 1.500 veículos por dia, atualmente, na região de Mairiporã, em São Paulo, transitam 21.000 veículos ao dia. 3 de janeiro, o primeiro □eda 1200, o “Fusca”, totalmente fabricado no Brasil. Fundação da Karmann-Ghia no Brasil. Década 60 – Produção de Veículos 100% Nacional. 1960 No final de 1960, com a investida das fábricas japonesas no mercado

internacional, as motocicletas voltaram a ter destaque no mercado brasileiro. 1961 – Construída a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), trecho que liga São Paulo a Curitiba, foi projetada para receber 8.000 automóveis por dia. Hoje, comporta mais de 32.000 veículos, dos quais 25.000 são caminhões. 1962 – Aberta a Rodovia Belém-Brasília, possui 1.909 quilômetros, atravessa quatro estados: Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará e o Distrito Federal, englobando quatro rodovias federais: BR-153, BR-226, BR-010 e BR-316. Inauguração da Fábrica da Toyota, em São Bernardo do Campo, SP.⁹

Com o elevado crescimento da frota de veículos a legislação que trata das normas e condutas de trânsito deveria ser alterada, pois haveria de se enquadrar nas novas situações de convivência no trânsito conseguinte da construção de estradas, implantação de placas de sinalização e aumento acelerado dos veículos. Foi deste preceito que surgiu o novo Código de Trânsito em 1966 e não tardaria a criação do DENATRAN em 1967, contudo, haveria a necessidade de regulamentação desse Código que se deu com o decreto-lei nº 62.127. A construção de rodovias não parou por aqui, criada pelo governo militar, sendo denominada obra faraônica, 5600 km de rodovia que ia de João Pessoa à fronteira com o Peru.

Inovações não poderiam parar de acontecer, foi desta primícia que foi criado pelo Governo Federal o Programa Nacional do Álcool – PROÁLCOOL, que deixou de progredir devido a retirada de subsídios do governo federal. Marcas de veículos não cessavam de se instalar no País, o interesse era enorme, pois o mercado estava crescendo, o interesse pelo veículo era grande e haveria grandes oportunidades de negócio. Pensando nisso, a FIAT se instalou no ano 1976 em Betim, Minas Gerais, no ano seguinte já percebendo as importações tanto de veículos quanto de caminhões, a Volvo resolveu se instalar aqui, criando a Volvo do Brasil Motores e Veículos. O alavanque do PROÁLCOOL foi tão significativo que a Fiat começou a produzir veículos movidos por esse tipo de combustível, ocasião em que haveria crise de petróleo e esta ocasionaria crise econômica internacional.

O Brasil, um País de apaixonados por carros, não poderia deixar de participar com promulgação da Convenção de Viena que tratava sobre o trânsito viário. As crescentes evoluções nos meios de transporte ocasionariam a preocupação com a

⁹ *Idem.*

emissão de poluentes na atmosfera, desta forma foi criado pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente o Programa de Controle de Poluição por Veículos Automotores – PRONCOVE no ano de 1986, aderindo a este programa a Petrobrás deixou de usar o chumbo tetraetila com aditivo da gasolina, promovendo a atenuação de emissão de poluentes no ar. As mudanças da legislação de trânsito continuaram até haver uma norma que adequasse melhor o veículo com a sociedade, neste ponto outro código foi criado em 1997, através de lei denominada 9.503. As estimativas estatísticas surgiram e mostraram o grande número de rodovias transitáveis, rodovias pavimentadas e não pavimentadas.

O ano de 2008 foi marcado nas vias de trânsito por inovações e adequações dos condutores de veículos à sociedade, criando para isso normas pelo governo federal, que causariam de pronto “choque” tanto na sociedade quanto nos motoristas e ciclistas, criando a lei seca que tinha como finalidade “inibir o consumo de álcool por condutor de veículo automotor” (Lei 11.705/2008 – preâmbulo). Foram criadas ainda mais dois dispositivos legais, um que “disciplina a margem de tolerância de álcool no sangue” (Lei 6.488/2008 – preâmbulo) e outro que “restringe a comercialização de bebida alcoólica em rodovias federais” (Lei 6.489/2008 – preâmbulo):

1966 – 21 de setembro, Decreto-lei 5.108 institui o segundo Código Nacional de Trânsito. 1967 – 23 de fevereiro, Decreto-lei n.º 237 modifica o Código Nacional de Trânsito e cria o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores. 1968 – 16 de janeiro, Decreto-lei 62.127 regulamenta o Código Nacional de Trânsito. 1970 – A Rodovia Transamazônica (BR-230), com 5.600 quilômetros, ligando João Pessoa, no litoral Atlântico, à fronteira com o Peru, atravessando a floresta tropical, foi uma das obras faraônicas dos governos militares. Durante os anos 70, ônibus e caminhões percorreram esse caminho, atualmente está abandonada tornando-se intransitável em muitos trechos, na época de chuvas. 1975 – 11 de novembro, Decreto n.º 76.593, com o objetivo de criar uma fonte alternativa de energia, o governo federal cria o Programa Nacional do Álcool – PROÁLCOOL. Em 1990, com a retirada dos subsídios federais à produção do álcool, o programa recuou e as indústrias reduziram a fabricação de veículos a álcool. 1976 – Inauguração da FIAT, em Betim, Minas Gerais. 1977 – Criação da Volvo do Brasil Motores e Veículos, em Curitiba, Pr. 1979 – Início da produção de carros Fiat a álcool, o Fiat 147. Crise mundial do petróleo, provoca uma crise econômica internacional. 1981 – 10 de dezembro, Decreto n.º 86.714

promulga a Convenção de Viena sobre o Trânsito Viário. 1986 – Criado pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente o Programa de Controle de Poluição por Veículos Automotores – PRONCOVE. 1989 – A Petrobrás aboliu o chumbo tetraetila como aditivo da gasolina, isso promoveu menos poluição atmosférica, tornando o Brasil, pioneiro na utilização de álcool na gasolina. 1997 – 23 de setembro, Lei n.º 9.503 institui o atual Código de Trânsito Brasileiro. 1999 – O Brasil possui 436 rodovias transitáveis, sendo 150 rodovias federais. Rodovias pavimentadas: 164.244 km (9.52%), em 1999. Rodovias não pavimentadas: 1.560.678 km (90.40%), em 1999. BRASIL, 19 de Junho de 2008, Decreto n.º. 6.488; 19 de Junho de 2008, Decreto n.º. 6.489; 19 de Junho de 2008, Lei n.º. 11.705.¹⁰

1.2 Conceitos e Definições

A legislação brasileira possui inúmeros artigos e conceitos sobre várias situações em seu bojo, porém, há de se ressaltar a necessidade de conceituá-las de forma mais visível e clara. Assim sendo, encontra-se abaixo alguns conceitos necessários ao entendimento do tema em foco. O Código Penal brasileiro, que trata das condutas penais, suas punições, classificações, conceitos e definições segundo o Glossário Jurídico “é Estatuto onde são definidos os crimes e cominadas as sanções punitivas para cada espécie de infração”.¹¹

Um instrumento jurídico, que contém norma de conduta de circulação do condutor e da sociedade não condutora, que traz ordem ao trânsito, tratando das condutas de cidadãos condutores, pedestres, ciclistas, motociclistas, habilitação, dentre outras situações que envolvem o trânsito como a via, condutor e o veículo, dentre outras é o Código de Trânsito Brasileiro, definido pelo Wikipédia, enciclopédia livre, como sendo:

uma lei que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. Considera-se trânsito a

¹⁰ *Idem.*

¹¹ Glossário Jurídico. Disponível em: <http://ospiti.peacelink.it/zumbi/org/cedeca/gloss/gl-juri.html> Acesso em: 27/04/2009.

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.¹²

Ainda por se destacar o Direito penal que “é o ramo do direito público que define as infrações penais, estabelecendo as penas e as medidas de segurança aplicáveis aos infratores”. (GONÇALVES 2007, P.1)

O ramo do processo que trata da matéria penal é denominado Direito Processual Penal e este, segundo o Glossário Jurídico “é o conjunto de princípios e normas que regulam a aplicação jurisdicional do Direito Penal, bem como as atividades persecutórias da Polícia Judiciária, e a estruturação dos órgãos da função jurisdicional e respectivos auxiliares”.¹³

A função atípica do Poder Executivo é a legislação, criação de normas e esta criação é chamada de Decreto-Lei sendo conceituada pelo dicionário eletrônico rideel como sendo “Expedido pelo chefe do Poder Executivo, com força de lei”.¹⁴

Há ainda a necessidade de se falar na própria lei, competência do Poder Legislativo, esta antes chamada de projeto de lei, que após aprovação pelo Congresso Nacional se torna lei, e falando em Congresso Nacional será uma lei federal, também conceituada pelo dicionário rideel como: “1 Regra de direito tornada obrigatória. 2 Preceito que emana do poder legislativo ou de autoridade legítima”.¹⁵

1.3 O Código de Trânsito Brasileiro e Suas Definições

O Código de Trânsito Brasileiro, norma criada em 1997 para regulamentar as questões de trânsito de veículos e seu tráfego, pedestres, sistema

¹² Wikipédia a Enciclopédia Livre. Disponível em:

http://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_de_Tr%C3%A2nsito_Brasileiro Acesso em: 27/04/2009.

¹³ Glossário Jurídico. Disponível em: <http://ospiti.peacelink.it/zumbi/org/cedeca/gloss/gl-juri.html> Acesso em: 27/04/2009.

¹⁴ Editora Rideel Dicionário Rideel.

¹⁵ Editora Rideel Dicionário Rideel.

nacional de trânsito, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo, habilitação, registro de veículos, infrações, crimes de trânsito, processo administrativo dentre outras situações, este possui palavras que não podem ser entendidas com facilidade, pois ao ser criado restringiu seu vocabulário, não sendo possível o entendimento de todas as palavras, por isso há a necessidade de conceituá-las.

Em alguns momentos, na via de trânsito é necessário haver parada ou estacionamento, o que ser agradável ou não, seja por alguma falha mecânica ou até para uma simples alongada necessária para se chegar ao destino quando o trajeto é longo. Esta parada ou estacionamento é feita em local apropriado chamado de acostamento que é “parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim”. (VADE MECUM 2009, p. 855).¹⁶

Há algumas pessoas que usam diversas formas de veículos para se locomoverem, umas usam caminhão, bicicleta, motocicletas, mas há as que usam o tão famoso automóvel que é um “veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor”.¹⁷

Uma forma de locomoção bem adequada à modernidade, quando se tem piso reto, não emite Gás Carbônico na atmosfera, protege, preserva o meio ambiente e as futuras gerações, é livre de congestionamento e complicações sérias na parte de mecânica, é de custo baixo, sendo desta forma acessível a todas as pessoas, de fácil reparação e uso livre de licença, é a denominada bicicleta, um “veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor”.¹⁸

Em algum momento a bicicleta, como veículo, necessita de estacionamento, contudo, o local de fazer sua parada e aloca-la é conhecido por

¹⁶ Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 855.

¹⁷ *Idem.*

¹⁸ *Idem.*

bicicletário que é o “local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas”.¹⁹

O bonde, inaugurado em 1894, na cidade do Rio de Janeiro, (Departamento de Trânsito do Estado do Paraná, 2006)²⁰, foi usado bastante e inserido no Código de Trânsito Brasileiro sendo classificado quanto à tração como elétrico recebe a denominação de “veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos”. (VADE MECUM 2009, p. 855).²¹

A pista, local onde transitam veículos, tem delimitação e esta é conhecida como bordo da pista, sendo conceituada pelo CTB como sendo a “margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos”.²²

Há um local específico e seguro, intitulado como calçada, para que os pedestres transitem e como sendo parte da via; o CTB tratou logo de conceituá-la dizendo ser “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”.²³

Em alguma situação o uso de outro veículo é indispensável, pois devido a alguma falha mecânica necessita ser rebocado, levado para outro local e o veículo a ser usado é o caminhão-trator que é dito pelo CTB como sendo “veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro”.²⁴

O transporte de mercadoria quando não muito pesada ou em um volume muito grande pode ser feito pela caminhonete que é “veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas”.²⁵

¹⁹ *Idem.*

²⁰ Departamento de Trânsito do Estado do Paraná. História do Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=49> Acesso em: 31/03/2009.

²¹ Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 855.

²² *Idem.*

²³ *Idem.*

²⁴ *Idem.*

²⁵ *Idem.*

Há alguns que se interessam por veículos que podem fazer duas coisas, transportar mercadorias e passageiros, adquirindo, outro por cobiça, por ser um veículo bem apresentável e de grande porte ou ainda, até mesmo por sonho ou qualquer outro sentimento que o faça adquirir a camioneta que é conhecida pela legislação principal de trânsito com sendo “veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento”.²⁶

Algumas pistas para sua separação usam algum obstáculo físico, seja ele fictício ou não sendo este conhecido como canteiro central que conforme o Código de Trânsito Brasileiro recebe o nome de “obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício)”.²⁷

Em algumas festas, comemorações no comércio para divulgar algum produto e principalmente em período eleitoral, corre um fluxo grande de veículos, sejam automóveis ou motocicletas. Este movimento é denominado carreatas que conforme orientação do CTB nos dá um conceito dizendo que é “deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe”.²⁸

O carro de mão é muito usado nas construções, sendo este um veículo essencial usado para transportar tijolo, areia, cimento, entulhos ou qualquer outro material que seja necessário e adequado ao transporte, contudo foi inserido no CTB, por força de lei, e sendo classificado em seu artigo 96 I, c, quanto à tração como de propulsão humana e conceituado como “veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas”.²⁹

Um veículo muito usado no trabalho rural é a carroça que também foi integrado ao CTB recebendo classificação e conceito como “veículo de tração animal destinado ao transporte de carga”.³⁰

²⁶ *Idem.*

²⁷ *Idem.*

²⁸ *Idem.*

²⁹ *Idem.*

³⁰ *Idem.*

No nosso País, a charrete, como veículo, não é muito utilizada, ao contrário do oriente, que a utiliza bastante para transportar pessoas, e este está incorporado na Lei principal de trânsito, sendo “veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas”.³¹

O Ciclo, não é um veículo popular no Brasil mas foi integrado e classificado no Código de Trânsito Brasileiro, recebendo também significado que é “veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana”.³²

Em alguns Estados brasileiros, como São Paulo, Rio de Janeiro e Santa Catarina existe pista apropriada e específica a ciclistas, são as chamadas ciclofaixas que são segundo o CTB “parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica”.³³

Outro veículo, conhecido como Scooter e garele é um ciclomotor acoplado na Lei de trânsito, recebe classificação quanto à espécie como sendo de passageiros e quanto à tração como sendo de propulsão humana, também recebe significado pela própria Lei como “veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora”.³⁴

Como o ciclo não excede a velocidade de 50 km por hora, foi criada na legislação a ciclovia que é uma “pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum”.³⁵

Quando quer mudar o rumo do trajeto realiza-se a conversão que é o “movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo”.³⁶

³¹ *Idem.*

³² *Idem.*

³³ *Idem.*

³⁴ *Idem.*

³⁵ *Idem.*

³⁶ *Idem.*

Em algumas vias existe no leito da via uma intercessão, estas que são denominadas de cruzamento sendo, portanto, este conhecido como “interseção de duas vias em nível”.³⁷

Há momentos em que o veículo não pode ficar parado no local por longo espaço de tempo sem ser imobilizado, nesse momento deve existir o estacionamento que é a “imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros”.³⁸

O Código de Trânsito Brasileiro classifica as vias abertas à circulação tanto na velocidade adequada e segura a ser usada, artigo 61, como no tipo, artigo 60, que são dois, uma via conhecida como urbana e outra conhecida como rural, sendo a estrada incluída nesta última, que é uma “via rural não pavimentada”.³⁹

As pistas são distribuídas por competência, seja no âmbito federal ou estadual sendo conhecida como faixa de domínio que é onde a autoridade, órgão ou entidade de trânsito domina os veículos que por ela transitam, e esta faixa é conceituada como “superfície lideira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via”.⁴⁰

Os locais do tráfego de veículos podem ser inúmeros, há alguns que são de duas, três, quatro ou mais faixas de trânsito que é “qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores”.⁴¹

Quando há fluxo de trânsito em uma interseção, é necessário haver ordem e para tê-la é usada a ilha, que é um “obstáculo físico, colocado na pista de

³⁷ *Idem.*

³⁸ *Idem.*

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ *Idem.*

⁴¹ *Idem.*

rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção”.(VADE MECUM 2009. p. 856) ⁴²

Quando há fluxo de veículo em que há várias faixas a serem usadas em direções opostas ou não, havendo cruzamento em nível é então chamada de interseção “todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações”.⁴³

O município também tem seu espaço reservado tanto à circulação de pedestres como de veículos, e este espaço é conhecido por “logradouro público” que é um “espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas”.⁴⁴

O que conhecemos com lote de esquina, é o lote lindeiro, que é definido como sendo “aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita”.⁴⁵

O percurso na pista nem sempre é em uma só direção, ora para um lado ora para o outro ou ainda mais retomada da direção anterior iniciada, este movimento é conhecido como manobra e definido como “movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via”.⁴⁶

As sinalizações ou sinais de trânsito podem ser verticais, horizontais, dispositivos de sinalização auxiliar, luminosos, sonoros e de gestos do agente de trânsito e do condutor. Todavia a constituição de sinais na via é conhecida como marca viária que é o “conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via”.⁴⁷

⁴² Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 856.

⁴³ *Idem.*

⁴⁴ *Idem.*

⁴⁵ *Idem.*

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ *Idem.*

O transporte de pessoas pode acontecer através de automóvel, ônibus, charrete, dentre outros, contudo, o veículo de transporte coletivo com maior capacidade é o microônibus que é o “veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros”.⁴⁸

Um dos veículos de menor gasto com petróleo e até manutenção e que é bastante usado por diversas pessoas e tendo uma frota muito grande, é a motocicleta. Foi introduzida no mercado brasileiro em 1945, mas com a dificuldade de importação caiu em desuso, voltando ao uso popular somente na década de 60 com a chegada de empresas japonesas no Brasil, que passaram a produzi-la sendo conceituada como “veículo automotor de duas rodas, com ou sem ‘side-car’, dirigido por condutor em posição montada”.⁴⁹

Motoneta, outro veículo similar à motocicleta, mas com uma pequena diferença, pois a motocicleta é dirigida, montada e a motoneta não, e esta é definida como um “veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada”.⁵⁰

Algo bem interessante e que merece ser classificado é o motor-casa (motor-home), “veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas”, e que é bastante usado em caso de itinerância hospitalar ou ainda no uso de famílias que viajam usando este tipo de veículo.⁵¹

Muito usado, compartilhado, coletivo e de grande capacidade, alguns promovendo conforto diferenciado aos passageiros, este tipo de transporte é o ônibus, “veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor”.⁵²

⁴⁸ *Idem.*

⁴⁹ *Idem.*

⁵⁰ *Idem.*

⁵¹ *Idem.*

⁵² *Idem.*

O Código de Trânsito Brasileiro dita em seu artigo 26 XII que os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação, desta maneira ocorre o que é conhecido como passagem de nível conceituado como sendo “todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria”.⁵³

A ultrapassagem deve ser realizada com segurança e com velocidade adequada, sem que possa causar risco a outrem que trafeguem na mesma direção ou oposta, isto é denominado no CTB como passagem por outro veículo que é o “movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via”.⁵⁴

Em alguns momentos, quando não há como proceder de outra forma, o trânsito de veículos e ou pedestres fica submetido ao subsolo, ou seja, cria-se uma passagem subterrânea para que possam se locomover. Ante o exposto, esta forma “subsidiária” de formação de vias é definida como sendo “obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos”.⁵⁵

Ao contrário da passagem subterrânea, em que o pedestre tem que usar o subsolo, na passarela ele usa a parte aérea, esta forma de transposição de via é “obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres”.⁵⁶

Para maior segurança é necessário aos pedestres caminharem em local apropriado e destinado exclusivamente a eles e excepcionalmente a ciclistas. Esse local é chamado de passeio, que é “parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas”.⁵⁷

⁵³ *Idem.*

⁵⁴ *Idem.*

⁵⁵ *Idem.*

⁵⁶ *Idem.*

⁵⁷ *Idem.*



A parte urbana e rural não pode ser integrada em uma só, sendo somente rural ou somente urbana e é nesse ponto que é classificada ou diferenciada pelo CTB dizendo ser o perímetro urbano o “limite entre área urbana e área rural”.⁵⁸

Assim, como para os pedestres existe local adequado à sua circulação, para os veículos também existe e este local ao contrário do que muitos pensam é chamado de pista e não via, mas sendo parte dela, desta forma definida como “parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais”.⁵⁹

As pistas não podem ficar sem nenhum tipo de informação ao condutor de veículo e para este aspecto uma das informações existentes e possíveis são as placas, que são “elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito”.⁶⁰

Em alguns pontos da via urbana ou rural existem obstáculos que impedem a passagem, contudo deve haver algo que possibilite a transposição deles, principalmente o aquático, sendo desta forma, a ponte o transpositor mais conhecido e utilizado que é conceituado com sendo “obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer”.⁶¹

A regulamentação da via que é a “implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias”. (VADE MECUM 2009, p.857).⁶²

⁵⁸ *Idem.*

⁵⁹ *Idem.*

⁶⁰ *Idem.*

⁶¹ Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 857.

⁶² Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 857.

Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação. (Código de Trânsito Brasileiro, artigo 88 pág. 831, *in verbis*).

O pedestre, portanto, tem ao seu dispor algo que o proteja enquanto atravessa a via, esta proteção é chamada de refúgio que é “parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma”. (VADE MECUM 2009, p. 857).⁶³

Quando houver necessidade de mudança de direção, conversão à esquerda e retorno, isso deve ocorrer em local apropriado, o retorno por sua vez é conceituado como “movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos”.⁶⁴

Conforme artigo 60, as vias rurais se dividem em duas, estradas e rodovia, diferenciando apenas pela pavimentação, enquanto a estrada não é rodovia é “via rural pavimentada”.⁶⁵

Muitos veículos possuem capacidade de transportar alguma coisa em local diferente da do motorista e quando este local é apoiado á unidade que puxa o reboque é então chamado de semi-reboque que é o “veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação”.⁶⁶

Para que a circulação de veículos seja segura, de modo a trazer tranquilidade a todos os condutores de veículos, deve haver sinais de trânsito que são importantíssimos e conceituados como “elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares,

⁶³ Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 857.

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ *Idem.*

apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres”.⁶⁷

Por outro lado a sinalização deve estar em boas condições, caso contrário ela trará danos às pessoas, podendo ocorrer até mortes. Portanto, a sinalização é nomeada como “conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam”.⁶⁸

Existem várias formas de orientar o condutor de veículo, algumas delas são exclusivas a pessoas como os agentes de trânsito, podendo usar a mais apropriada e necessária a trazer segurança no trânsito. Dentre as existentes se usam os sons por apito que são “sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código”.⁶⁹

Há famílias que em viagem utilizam o trailer para conforto, minorar os gastos ou até mesmo para não sair do ambiente de casa, contudo, esta forma de transporte ou de viajar não deixou de ser abarcada pelo CTB, que o conceituou como “reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais”.⁷⁰

Quando a movimentação de veículos não acontece ocorre o congestionamento, definido como sendo a “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”.⁷¹

⁶⁷ *Idem.*

⁶⁸ *Idem.*

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ *Idem.*

⁷¹ *Idem.*

A direção do veículo às vezes é mudada e essa mudança é chamada transposição de faixas e tem conceito de “passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra”.⁷²

No meio rural é necessário em alguns trabalhos, para agilidade e precisão, usar o trator, que é um “veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos”.⁷³

O Código de Trânsito diz que ultrapassagem de um veículo deve ser realizada pela esquerda e o veículo ultrapassado deve permanecer na marcha e velocidade que está, isto é definido como “movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem”.⁷⁴

Alguns veículos são utilitários, carregam objetos e também pessoas, são versáteis sendo ainda classificados como mistos e conceituados como “veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada”.⁷⁵

Alguns tipos de transportes como o coletivo têm o chamado popularmente “minhocão”, por ser grande e por parecer ser dois ônibus num só, mas na verdade o CTB o chama veículo articulado e o nomeia como “combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor”.⁷⁶

Há ainda um veículo automotor que circula por força própria, é usado tanto em transporte de pessoas e coisas tanto para tração de outros veículos, ou ainda conectado à rede elétrica, assim é definido como:

Veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e

⁷² *Idem.*

⁷³ *Idem.*

⁷⁴ *Idem.*

⁷⁵ *Idem.*

⁷⁶ *Idem.*

coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).⁷⁷

O ônibus elétrico é um veículo muito utilizado para transportar mercadorias, cargas e que ainda pode levar duas pessoas além do condutor, é veículo de carga que é considerado “veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor”.⁷⁸

Algumas pessoas possuem vários veículos antigos e os guardam muito bem, conservando suas características originais os quais são conhecidos como veículos de coleção nomeados como sendo “aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio”.⁷⁹

Alguns trabalhos, agrícolas ou não, são realizados por veículos conjugados, contudo, são ditos com sendo “combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação”.⁸⁰

Algumas mercadorias, por seu peso necessitam ser transportadas por um veículo de maior dimensão, força e tamanho, o qual é conhecido como de grande porte não deixando de ser nomeado como “veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros”.⁸¹

Várias pessoas utilizam seu transporte e levam consigo suas bagagens. Dessa forma, este é um “veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens”.⁸²

⁷⁷ *Idem.*

⁷⁸ *Idem.*

⁷⁹ *Idem.*

⁸⁰ *Idem.*

⁸¹ *Idem.*

⁸² *Idem.*

A Kombi é veículo misto, ou seja, “veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro”.⁸³ Para a circulação de veículos, temos a via que é a “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”.⁸⁴

A velocidade do veículo é limitada pelo tipo de via na qual transita. Em via de trânsito rápido a velocidade é de oitenta quilômetros por hora, ainda esta via é “aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível”.⁸⁵

Ainda falando em velocidade, é pertinente mencionar sobre a via arterial, que tem velocidade regulada e regulamentada pelo CTB, não sendo superior a sessenta quilômetros por hora e ainda é nomeada como “aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade”.⁸⁶

Outra via inscrita e classificada pela Lei de Trânsito, é a via coletora que também tem velocidade prescrita, não podendo ultrapassar a quarenta quilômetros por hora e é “aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arterial, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade”.⁸⁷

Há áreas que possuem via, contudo, esta não pertence à coletividade, sendo reservada apenas a um grupo específico de pessoas, e é conhecida como local recebendo definição como “aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas”.⁸⁸

Há dois tipos de vias abertas, a urbana e a rural que compreende “estradas e rodovias”.⁸⁹

⁸³ *Idem.*

⁸⁴ *Idem.*

⁸⁵ *Idem.*

⁸⁶ *Idem.*

⁸⁷ *Idem.*

⁸⁸ *Idem.*

⁸⁹ *Idem.*

Como dito, a via urbana enquadra-se em um tipo de via aberta, sendo esta compreendida por “ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situada na área urbana, caracterizada principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão”.⁹⁰

Há caminhos reservados a pedestres, sendo esta circulação prioritária a eles, chamadas de vias e áreas de pedestres que são “vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres”.⁹¹

Quando há uma depressão e é necessário se passar por ela ou ligar um lado a outro é necessário viaduto, diferente de ponte que passa água por baixo e aqui é definido como “obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior”.⁹²

Por fim, o estudo deste capítulo possibilitou o conhecimento de alguns conceitos, momentos históricos, conhecimento antecipado de algumas legislações que tratam das questões de trânsito, cada uma com seu aspecto peculiar, estes que são relevantes ao assunto abordado, que logo à frente possibilitará ao leitor maior compreensão dos textos apresentados.

No próximo capítulo será apresentada a legislação de Trânsito, serão feitos comentários e mostradas as inovações que percorrem a mente dos condutores chegando a ser uma catástrofe para alguns que tinham costumes hoje repugnados severamente pela inovada norma de trânsito.

⁹⁰ *Idem.*

⁹¹ *Idem.*

⁹² *Idem.*

2. A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E SUAS INVOVAÇÕES, HISTÓRIA, OBJETIVOS E FUNDAMENTOS DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.

O verbo conhecer é: saber, estar convencido de, e este saber deve estar arraigado a algum precedente que possibilitará o entendimento e o conhecimento daquilo que se almeja. Desta forma é necessário termos ciência sobre a história da Constituição da República Federativa do Brasil – CF/88, pois esta é a ordem jurídica principal do nosso País, e ainda não nos esquecendo dos objetivos e fundamentos da República Federativa do Brasil elencados nos artigos 1º e 3º que são muito importantes para o nosso estudo, desta forma (LENZA 2009, p. 77 e 78) cita:

A Constituição de 1988, elaborada pela Assembléia Nacional Constituinte, convocada pela EC n. 26, de 27.11.1985 (DOU, 28.11.1985, p. 17422, col. 1).

Em 1989, depois de 25 anos de regime de exceção, o povo elegia, pelo voto direto, em dois turnos, Fernando Collor de Mello (15.03.1990 a 29.12.1992). Tendo em vista os vários escândalos de corrupção, em 02.10.1992, a Câmara dos Deputados autoriza a abertura do processo de impeachment. Em 29.12.1992, Collor renuncia ao mandato e os Senadores aprovam sua inabilitação política por 8 anos.

O Vice-Presidente de Collor, Itamar Franco (29.12.1992 a 1º.01.1995) assume interinamente a Presidência da República.

Em seguida, tivemos a eleição direta do sociólogo Fernando Henrique Cardoso (1º.01.1995 a 1º.01.1999) para mandato de 4 anos (mandato reduzido de 5 anos — redação original do texto de 1988 — para 4 anos, por força da EC de Revisão n. 5, de 07.06.1994). Durante o seu mandato, foi aprovada a EC n. 16, de 04.06.1997, que, mantendo o mandato de 4 anos, permitiu uma única reeleição subsequente.

Com fundamento na nova redação conferida os arts. 82 e 14, § 5º, Fernando Henrique se torna o primeiro presidente da história da República reeleito para um período subsequente (1º.01.1999 a 1º.01.2003).

Posteriormente, e também democraticamente pelo voto direto, o povo elege o metalúrgico de Garanhuns-PE Luiz Inácio Lula da Silva, que exerceu seu primeiro mandato de 1º.01.2003 a 31.12.2006. Lula foi reeleito em Outubro de 2006 (em 2º turno, com 60,83% dos votos válidos, em disputa com Geraldo Alckmin), assumindo o novo mandato em 1º.01.2007, com término previsto em 31.12.2010.

A Constituição Federal em sua elaboração não deixou de criar seus objetivos e fundamentos, os quais vão atender “todos” ou quase “todos” os anseios sociais, concedendo uma sobrevivência digna justa e humana.

Conforme cita o artigo 1º da Constituição Federal, a República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamento a Soberania que é “uma autoridade superior que não pode ser limitada por nenhum outro poder”.⁹³

Ainda na mesma norma jurídica existe um segundo fundamento brasileiro que é a cidadania conceituada no dicionário Rideel como sendo “qualidade de cidadão; o conjunto dos direitos e deveres de um cidadão”.⁹⁴, ou ainda “vem ser a participação popular na tomada de decisões políticas (votar e ser votado)”. (RIBEIRO, FÉLIX, 2005, p. 17):

Por mais que sejam conhecidos no ramo jurídico os incisos citados e os que serão, devem ser objeto de apreciação no desenrolar do assunto aqui abordado, desta forma a dignidade da pessoa humana também foi lembrada e é protegida pela Constituição, sendo um dos preceitos mais importantes do nosso País e “encontra eco nos direitos individuais fundamentais previstos na Constituição”. (RIBEIRO, FÉLIX, 2005, p. 17)

Outra característica fundamental da Constituição federal são os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, que fazem parte do social, ou melhor, dos direitos sociais do indivíduo, devendo ser respeitado e tratado com legalidade, observando seu trabalho com consideração e urbanidade juntamente com a liberdade de criar e promover a interação entre criador-criação para desenvolver suas idéias com possibilidade de elevação de classe social, dando uma qualidade de vida adequada ou quase adequada à sua família.

O trabalho é um direito prescrito no artigo 6º da Constituição e amparado nos direitos do trabalhador no artigo 7º do mesmo diploma legal, e também na

⁹³ Disponível em: <http://www.loveira.adv.br/material/tge7.htm> Acesso em 19/01/2010.

⁹⁴ Editora Rideel Dicionário Rideel 2005.

Consolidação das Leis do Trabalho, que tratam das relações de emprego, jornada de trabalho, classificação de dissídios, soluções de conflitos, sindicatos de trabalhadores. Além destes, há outros direitos ali alcançados e atendidos pela justiça, quando provocada a se pronunciar diante de um lide na relação de emprego firmada entre pessoas físicas ou jurídicas, ambas subordinadas à Justiça Trabalhista.

Portanto, conforme cita (RIBEIRO, FÉLIX, 2005, p. 17) o trabalho e livre iniciativa “são dogmas econômicos e sociais que estabelecem o modo de produção capitalista no Estado Brasileiro”.

As diversidades de idéias devem ser consideradas como algo de valor, principalmente no período eleitoral, que é preparado para escolha de representantes do povo na União, nos Estados ou nos Municípios.

O grande número de pensamentos ocasionou a quantidade de partidos existentes na República Brasileira, que a cada ano se inserem nas eleições tentando alcançar seu espaço em algum poder, seja no Executivo ou no Legislativo, unicamente para colocar seus planos, projetos e idéias em prática, raciocinando ser a sua a mais apropriada que a de seus adversários para aplicar a alguma situação, independente de qual seja, mas que necessite de propósito e o pondere para aplicar à situação conveniente e necessária ao embate intelectual.

Necessário é ainda considerar que mesmo que haja idéias, e variedade de partidos políticos, o poder que tanto buscam não advém deles e sim do povo, que conforme diz o parágrafo único do artigo 1º da Constituição Federal “todo poder emana do povo por meio de seus representantes eleitos ou diretamente, nos termos da Constituição”. (VADE MECU 2009, p.7)

Intentando nesse aspecto crivo os autores (RIBEIRO, FÉLIX, 2005, p. 17) apresentam definições elementares a esse instituto que “veda a implantação do unipartidarismo. Trata-se de democracia liberal que consagra valor às idéias políticas de qualquer segmento popular”.

A construção, através de Assembléia Constituinte, da Constituição Federal de 1988, foi marcada por algumas mudanças, dentre elas a colocação de Direitos e Garantias Individuais em ordem de preferência no texto constitucional atual,

sendo enquadrado no artigo 5º, ao contrário da de 1967 que os colocava no fim do texto no artigo 150.

Deste modo, acompanhando os fundamentos da atual Constituição, seguiu-se uma linha de prioridades que estão previstas no artigo 3º que trata dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil. Sendo construída uma sociedade livre, justa e solidária, objetivo de todos nós, humanos, contribuindo com os menos favorecidos, respeitando o próximo conforme seus direitos, desejos, cor, raça, sexo, religião, independe de qual seja a forma de vida que leve, o dever é sempre respeitá-lo.

Não podemos nos esquecer de tratar do trânsito que é a cada dia que passa menos livre, justo e solidário, pessoas ingerindo bebidas alcoólicas, causando atrocidades, matando, deixando pessoas deformadas, eleijadas, destruindo vidas. Devemos ter e trazer um trânsito seguro de forma a conscientizar os condutores de seus variados direitos e deveres. Ainda há outras situações que podem ser levantadas como desrespeito às pessoas, ao próximo, e que é também um crime, crime de trânsito; dirigir em alta velocidade, não respeitar as sinalizações, colocar pessoa inabilitada frente a máquina, veicular dentre outros que causam ou que são formas de perturbar o semelhante.

Além da forma citada como objetivo fundamental do Brasil é garantir o desenvolvimento nacional, não só do Estado brasileiro, mas também dos que aqui residem, criando formas, meios, dispositivos de facilitar o desenvolvimento intelectual de cada indivíduo que possibilitará e contribuirá para o crescimento da Nação Brasileira. A interação com os variados sistemas digitais, meios de comunicação, a acessibilidade à educação, e os que se interessam por essa forma angular de ensino criam um mundo para si mesmo e para os que circundam.

Outrossim, como o tema discutido neste trabalho é o trânsito que pode ser uma peça fundamental para que o país se desenvolva, mas de que forma pode ser isso dito? Educação mais profunda para condutores, criação de normas mais rigorosas que visem a punir os infratores na via, dentre outras soluções que podem ser criadas e que fortalecerá a dignidade dos condutores e o desenvolvimento do país, mesmo que

através do trânsito, pois sendo este organizado e respeitado o estado brasileiro evolui frente às nações internacionais, e autoridades internacionais de trânsito.

No mesmo ponto a erradicação da pobreza da marginalização e a redução das desigualdades sociais e regionais, são aspectos dignos de profundo destaque e que necessitam ser observados com mais rigor pelos órgãos nacionais responsáveis, pois isso irá promover o bem de todos, deixando de lado o preconceito de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. Tais providências auxiliarão na manutenção da ordem pública, no respeito ao próximo e consecutivamente às normas legais que regem o país.

2.1 O Código de Trânsito Brasileiro

O Código de Trânsito Brasileiro criado em 1997, substituindo o segundo, o de 1966, instituído em 22 de Janeiro de 1998 com a Lei 9503/97 para promover integração dos cidadãos, contendo 341 artigos incluindo curso de movimentação, circulação de bens e pessoas dentro do território nacional. Coloca ainda a Carteira Nacional de Habilitação – CNH não como documento identificatório, mas como um título”, tendo como escopo combater ou diminuir o grande número de sinistros e acidentes, conscientizando o condutor sobre a manutenção da sua própria vida, ou dar um controle jurídico com mais eficiência, sendo mais racional e moderno no trânsito do País. Há como objetivos específicos dar ordem, disciplina e deixar o trânsito brasileiro mais humano, ficando conhecido como Código-cidadão, artigo 74, por seu objetivo e preocupação com a educação no trânsito, tornando-o dentre os melhores do mundo.

Há alguns, como o delegado de Polícia do Mato Grosso do Sul e professor universitário, Fernando Lopes Nogueira e a acadêmica do curso de Direito da UNAES, Viviane Lacerda Lopes Nogueira⁹⁵, que dizem que não surtiu muito efeito ou

⁹⁵ Delegado de Polícia do Mato Grosso do Sul e professor universitário. Acadêmica do curso de Direito da UNAES, Disponível em: http://www.conjur.com.br/2008-jul-07/legislador_nao_alcancou_objetivos_lei_seca Acesso em: 25/05/2009.

que foi longo o período para que pudesse verificar a atuação dos objetivos desta Lei. Outros como João José Leal⁹⁶ dizem o contrário, que não é possível verificar com clareza, limpidez que não atuou para cumprir seus objetivos satisfatoriamente, ainda tendo muito o que observar dos objetivos que ficam um pouco confusos e de difícil entendimento. Contudo, o que temos que avaliar é o grau de interesse em reunir não somente os motoristas, mas a sociedade em geral, desde a faixa de pedestre até o sinal de trânsito que pode preservar a incolumidade física do pedestre e a do ciclista que quando está empurrando uma bicicleta. É também considerado como pedestre, segundo o artigo 68 §1º do CTB.

Ante ao exposto, tem-se abaixo um artigo com adaptações que trata de algumas situações discutíveis e discutidas sobre a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, dentre outras características, como a de quem deve possuí-la, como deve ocorrer seu porte dentre outra situação envolvendo o condutor, seu documento de habilitação e sua capacidade intelectual para sua obtenção:

Muitas discussões ainda repercutem e ficam a pairar na órbita social e da dignidade da pessoa humana e da alta exigibilidade para ser ter uma carteira de habilitação, distanciando do que foi intitulado como sendo Código-cidadão, restringindo analfabetos de serem condutores, alegando ser complexo e é exigido este mínimo para leitura e interpretação das placas. Outros aspectos, ainda nesse ponto surgem, a contrariedade de opiniões a cerca deste analfabetismo, dizendo ser desnecessário saber ler e escrever, pois as placas são meras figuras e não necessitam de leitura textual e sim da mentalidade do condutor que irá interpretar a devida regulamentação do trânsito. No mesmo ponto dirige-se a idéia de que seria perigoso demais ou o trânsito seria mais complicado ou se tornaria mais problemático ou ainda tornaria mais vulnerável a acidentes caso deferido a liberdade de condução de veículo a um analfabeto.

Ainda no mesmo argumento, utilizam várias afirmativas pró-condução por analfabetos, visualiza-se a característica própria da pessoa interessada em ser condutor como as psicoculturais, ou seja, presente esta qualidade e impregnada nele estaria com o mínimo necessário para a condução de um veículo. Outro raciocínio utilizado a favor do cidadão se contendo características de tempo para o voto, obedecer quando pedestre às normas a eles impostas, constituir família dentre outras coisas não há porque proibir ou impossibilitar a pessoa incapaz de ler e escrever de obter sua habilitação, visto haver requisitos mais imponentes, como o voto, dentre outros e mesmo

⁹⁶ Docente em Direito Penal. Professor do CPCJ/UNIVALI. Promotor de Justiça Aposentado e Ex-Procurador Geral de Justiça de SC. Disponível em: <http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=535> Acesso em 25/05/2009. Adaptado

assim lhe é deferido esses direito e porque no trânsito não haveria de estar habilitado?.

Não pode deixar de observar a condução de cargas perigosas ou pesadas e de transporte coletivo, que é necessário habilidades especiais, ou melhor, não é necessário a pessoas te qualificação intelectual, possuir diploma estudantil de alto grau. Citando o parágrafo anterior no que tange a leitura e a escrita, como requisito mínimo não haveria de proibir o condutor de estar frente há um veículo visto ser pautado a regulamentação de sinais que podem ser facilmente interpretados por qualquer pessoa, até mesmo por uma criança que vê seu pai estudando para conseguir se habilitar e fica ao seu lado e desta forma aprende os sinais e sabe onde pode andar, reconhece as placas e a regulamentação própria a ser utilizada por adulto, mas que por um menor impúbere também lhe é possível conhecê-la aplicá-la quando andar ou estiver dentro de um veículo.

Esse mesmo cidadão que é depende de um veículo para trabalhar se depara com uma incongruência do CTB que diz ser o “trânsito um direito de todos”. (JOÃO JOSÉ LEAL)⁹⁷

2.2 Alterações da Lei de Trânsito

O Decreto nº. 6.488/2008 de 19 de Junho de 2008, vigente desde 20 de junho de 2008, veio regulamentar o artigo 276 que trata da concentração de álcool, independente de qual seja, estará sujeita às penalidades do artigo 165 e também do artigo 306 que diz da condução de veículo automotor na via pública, estando com mais de 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou ainda influenciado por qualquer outra substância psicoativa que determine dependência da lei 9.503/97 – CTB - Código de Trânsito Brasileiro, disciplinando a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime no trânsito.

A margem de tolerância alcoólica por litro de sangue é aqui definida por resolução do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, contudo, enquanto a margem não é definida tem-se a tolerância de duas decigramas por litro de sangue. Até que haja resolução criada pelo Ministério do Estado da Saúde que trate do assunto o infrator incorrerá a medidas administrativas previstas no artigo 165 do CTB que são: “retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do

⁹⁷ *Idem.*

documento de habilitação". (VADE MECUM 2009, p. 840). Por dirigir sob influência alcoólica, esta será feita em equipamento específico chamado etilômetro.

A esfera penal não deixou de lado a apreciação desta conduta que agora é dolosa conforme Lei 11.705/2008, que revogou o inciso V do parágrafo único do artigo 302 do CTB que caracterizava o homicídio cometido na direção do veículo sob influência de álcool como sendo culposo. Para fins penais, há pena prescrita ainda no artigo 306, punido o condutor quando este tiver concentração igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue obtidos no exame de sangue, ou ainda no teste em aparelho de ar alveolar (etilômetro) concentração de álcool igual ou superior a três décimos de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões, conforme artigo 2º da referida lei.

Outra norma para regular o trânsito brasileiro foi a lei 11.705 de 19 de junho de 2008, a temida "lei seca" que entrou em vigor no dia 20 do mesmo mês, alterando o CTB e lei 9.294 de 15 de Junho 1996, que trata das restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, conforme § 4º do artigo 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor.

A presente lei tem escopo de estabelecer alcoolemia zero e impor penalidades mais severas aos condutores que dirigirem sob influência alcoólica e também sobre os medicamentos, fumíferos, bebidas alcoólicas, terapias e defensivos agrícolas, caso sejam vendidos sem prévio aviso de que é crime dirigir sob influência de álcool.

No mesmo ponto, ainda foi citada a vedação de venda de bebida alcoólica por varejista ou oferecimento da mesma em faixa de domínio federal ou em espaço de terra ligada ou próxima à faixa de dominação federal que contenha acesso direto à rodovia. Aplicando pena de multa no valor de 1.500,00 (Mil e Quinhentos Reais), e dobrada em casos reincidentes no período de 12 meses juntamente com a suspensão de acesso à rodovia por um ano, deixando clara a inaplicabilidade em área urbana de acordo com preceito municipal ou distrital.

Nos estabelecimentos de faixa de rodovia federal ou próximos a ela que tenha por hábito comercial a venda de bebida alcoólica ou alimentos deverá colocar aviso sobre a vedação do que trata o exposto acima, caso descumprida a determinação legal, punição de 300,00 (trezentos reais).

Uma das atribuições da Polícia Rodoviária Federal - PRF é o cumprimento e o fazer cumprir da legislação e norma de trânsito, nos termos do artigo 20 I do CTB. Desta forma a lei não eximiu a responsabilidade e o dever desses agentes de trânsito, sendo totalmente capazes e obrigados a realizar a fiscalização do comércio à beira de faixa de rodovia federal bem como a confecção de multa para os infratores, com a possibilidade de firmar convênio com os Estados, municípios e Distrito Federal para que possam fiscalizar e multar conforme polícia designada para tal tarefa.

A desobediência ou ainda a despreocupação em cumprir a lei por parte dos comerciantes que forem praticantes do mesmo ato por duas ou mais vezes, ou melhor, reincidentes, sofrerão penalização aplicada pelo DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura ou ainda pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres quando a rodovia for concedida a ele, devido a notificação realizada pela Polícia Rodoviária Federal.

Dessa maneira deve-se conceituar as bebidas alcoólicas como “bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau gay-lussac”. (VADE MECUM 2009, p. 1763).

Ainda há os que dizem que os legisladores não tiveram os objetivos atingidos com a criação da lei seca, quanto ao crime, quanto à aferição e quanto à prisão em flagrante.

Na antiga redação do artigo 306, era punido o agente que dirigisse sob influência alcoólica ou substância de efeito análogo, não importando a dosagem alcoólica na corrente sanguínea.

Com a criação da “lei seca”, o artigo 306 foi alterado no que conceituava como sendo crime, definindo agora concentração alcoólica no sangue e mudando substância análoga para psicoativa.

Nestes aspectos percebemos a criação de uma norma severa a condutores alcoolizados, contudo, quando ditou-se a quantidade que configuraria crime, olvidou-se do princípio que diz que ninguém é obrigado a produzir prova contra si próprio, ou ainda, foi estipulada expressamente pela lei a quantidade permitida, sendo inconstitucional que não fosse aferido conforme estipulado pela nova lei.

No que diz respeito à aferição tratada no artigo 306 é um tipo penal fechado. O exame por etilômetro, o famoso bafômetro não tem forma e efeitos ao exigido juridicamente, ou melhor, para que o condutor seja enquadrado no referido artigo deve-se ter em vista a realização do exame de sangue e não por aparelho, visto que ninguém poderá fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

Outra questão é o artigo 1º do código penal que diz que não há crime sem lei anterior que o defina nem pena sem prévia cominação legal, ocorrendo desta forma a não caracterização de crime de acordo com o tipo penal incriminador, sendo o bafômetro e o exame clínico usados para aplicação de penalidade administrativa conforme descrição nos artigos 165 e 277, que tratam da pena administrativa.

Ainda no que trata da prisão em flagrante diz o que Poder Executivo Federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

O artigo 277 do CTB trata das medidas administrativas, pois difícil seria a utilização do bafômetro como constatador e teor alcoólico, visto que a lei exige a realização de exame clínico, não podendo desta forma utilizar artigo que cuida de medida administrativa em infração penal.

Analisando ainda o restante do artigo, o 306, que cuida de substância psicoativa, como ficaria sua verificação? Qual seria a dosagem permitida para o

condutor ser enquadrado com transgressor do referido artigo? Existem lacunas que não foram planejadas e pensadas na construção do texto legal pelos legisladores.

Desta forma a flagrância é frágil visto ser pouco provável a qualidade de precisão impregnada neste equipamento, o bafômetro, sendo assim o exame capaz de se verificar a qualidade alcoólica do condutor seria conforme o determinado na lei, que é o exame sanguíneo, sendo somente este o meio idôneo pelo qual se traz configuração do flagrante delito.

Por fim, a intenção do legislador foi de endurecer a pena aos condutores que bebem ao dirigir, contudo deixou brecha, ou melhor, o beneficiou, pois comete infração, sujeita a penalização penal, somente quem tem mais de “6 decigramas de álcool por litro de sangue”⁹⁸, isto é, caso não conste essa quantidade o condutor irá responder somente nos termos do artigo que trata de medida administrativa, 165 do CTB, ao passo que não poderá ser obrigado a se submeter ao exame para constatação de excesso alcoólico, deixando então livre para quando o judiciário assim o exigir. Desta forma, se estivesse presente até que fosse exigido ao condutor pelo judiciário a realização de exame clínico não teria mais como constatar a infração nem punir criminalmente o condutor.

No mesmo foco de alteração de legislação de trânsito, outro decreto foi editado, o de nº 6.489 e 19 de junho de 2008 que trataria de regulamentar a Lei 11.705, continuando o valor de 1.500,00 (um mil e quinhentos reais) a violação do caput da lei, a retirada do prazo de um ano de suspensão de acesso à rodovia em caso de reincidência, adotando algumas definições contidas no artigo 3º, *in verbis*:

I – faixa de domínio: superfície lindeira às vias rurais, incluindo suas vias arteriais, locais e coletoras, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

II- local contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia: área lindeira à faixa de domínio, na qual o acesso a um dos acessos seja diretamente por meio da rodovia ou da faixa de domínio;

⁹⁸ Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 - Artigo 1º § 2º do Decreto nº 6488/2008, pág. 1763.

IV – área urbana de rodovia: trecho da rodovia limítrofe com áreas definidas pela legislação do Município ou do Distrito Federal com área urbana. (VADE MECUM 2009, p. 1763).

Determinou ainda a estrutura física do aviso que é de dimensão mínima de duzentos por noventa e sete milímetros fixado em local que tenha visibilidade pelo maior número de pessoas que ali adentrar e ainda com letra de altura mínima de um centímetro. E que conterà, *in verbis*: “é proibida a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo neste local. Pena: Multa de R\$ 1.500,00. Denúncias: Disque 191 – Polícia Rodoviária Federal”. (VADE MECUM 2009, pág. 1763)

No mesmo instituto legal não poderia deixar de dar competência à Polícia Rodoviária Federal, encarregada de tratar desse dispositivo no que tange à sua fiscalização, dizendo da possibilidade da União firmar convênios com os Estados ou o Distrito Federal para que seja mais produtiva a fiscalização e aplicação das multas dos artigos 1º e 4º quando o patrulhamento ostensivo não esteja sendo realizado pela Polícia Rodoviária Federal. Desta forma a atuação desta polícia deve estar pautada na legalidade, com observância da legislação municipal no que determina qual seja a área urbana.

Quando punidos os infratores e deixarem de cumprir no prazo com a obrigação pecuniária imposta por agente de trânsito, serão encaminhados pela PRF à procuradoria da fazenda nacional do respectivo Estado.

Manteve-se a questão da reincidência e informação ao DNIT e a ANTT, com determinação de suspensão de autorização de acesso à rodovia por noventa dias quando não teve suspensão anterior e de um ano caso tenha ocorrido outra suspensão nos últimos dois anos.

No que se refere à atuação da PRF, esta diz que quando houver descumprimento do decreto 6.489⁹⁹, ela poderá determinar a retirada dos produtos a serem vendidos ou dados ao consumo e ainda a cessação de qualquer ato de venda ou

⁹⁹ Regulamenta a Lei nº 11.705 de 19 de Junho de 2008, no ponto em que restringe a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais.

oferecimento para consumo deles, lavrando-se auto de infração que servirá como notificação ainda que recebido por empregado ou ainda que não seja o representante do estabelecimento para oferecer defesa ao Superintendente ou Chefe de Distrito da Unidade Regional do Departamento de Polícia Rodoviária Federal com circunscrição sobre a via. Se julgado procedente o auto de infração será aplicada a penalidade cabível, expedindo notificação da decisão ao infrator através de carta com aviso de recebimento, podendo ainda ocorrer a interposição de recurso no prazo de trinta dias a contar da data da imposição da penalidade. Dirigida à autoridade que proferiu a decisão, esta notificação será encaminhada juntamente com a Guia de Recolhimento da União – GRU com prazo de trinta dias para pagamento da multa, encerrando a esfera administrativa com o julgamento do recurso.

Quando houver dúvida razoável sobre a correção da autuação e havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução da medida tanto a impugnação quanto o recurso terão efeito suspensivo.

O auto de infração deve apresentar as seguintes características, *in verbis*:

- I - data, hora e local do cometimento da infração;
- II – descrição da infração praticada e dispositivo legal violado;
- III – identificação da pessoa jurídica, com razão social e CNPJ, ou da pessoa física, com CPF e documento de identidade, sempre que possível.
- IV – identificação do Policial Rodoviário Federal responsável pela autuação, por meio de assinatura e matrícula, bem como da Delegacia e da respectiva Unidade Regional com circunscrição no local da infração; e
- V – assinatura, sempre que possível, do responsável ou preposto que esteja trabalhando no local em que foi constatada a infração. (VADE MECUM 2009, p. 1764)

Portanto se verificou neste capítulo desde a criação da Constituição de 1988 até a mais recente alteração da legislação de trânsito, sendo essa análise importantíssima ao estudo do tema proposto.

Desta forma, os próximos capítulos, tratarão do crescimento do número de acidentes no trânsito, o direito dos acidentados e a punição para os causadores, dando prosseguimento ao presente trabalho.

3. O CRESCIMENTO DO NÚMERO DE ACIDENTES NO TRÂNSITO, O DIREITO DOS ACIDENTADOS E A PUNIÇÃO PARA OS CAUSADORES.

As reformas no CTB foram uma grande revolução no sistema de trânsito brasileiro, revolucionando normas, tratamentos e punições para os transgressores dessa lei. Assim sendo, todo esse processo alcançou seu primeiro ano de vigência, com altos e baixos, tendo efeitos positivos em alguns lugares, cidades, e em outros não mas sempre com o objetivo de melhorar o trânsito brasileiro.

Em primeira instância deve-se observar e conhecer a verdadeira atuação da lei e o que realmente aconteceu nesse período, observando tabelas e artigos que mostram o impacto do CTB e suas alterações no cenário do trânsito brasileiro.

Neste ponto, temos uma matéria jornalística que mostra que a Lei Seca não foi eficaz na Cidade de Goiânia, Estado de Goiás:

Faltando dois dias para completar um ano em vigor, a chamada Lei Seca não alterou significativamente hábitos da população de Goiânia e principalmente, não reduziu o número de mortes em acidentes de trânsito, como era esperado.

Dados do Ministério da Saúde (MS) divulgado ontem mostram que a diminuição de mortes e internações por causa de desastres envolvendo veículos chega a 20% em todo o País. Mas a realidade, pelo menos em Goiás, mostra que há completa estagnação nesse campo, ou seja, a lei não provocou mudanças no Estado.

Tanto no primeiro como no segundo semestre de 2008, divididos também pela sanção da Lei Seca, foram registradas 144 mortes em Goiânia por causa de acidentes de trânsito. Os números indicam uma melhora em relação a 2007, mas a tendência de queda da mortalidade em consequência das batidas entre veículos já era percebida antes que a lei fosse sancionada.

No Hospital de Urgências de Goiânia (Hugo), a eficácia da legislação também não foi sentida. Em 2008, a média mensal de mortes por acidentes envolvendo carros de passeio e motocicletas chegou a 21. Nos primeiros cinco meses deste ano, a média mensal caiu pra 20. A direção da unidade avalia que esta redução não ocorreu por causa do respeito à Lei Seca.

Diretor-Geral do Hugo, Salustiano Gabriel Neto explicou que a pequena diminuição mensal na quantidade de pessoas que morreram depois de se envolver em acidentes de trânsito pode ter ocorrido pelo

fato de o hospital ter mudado o perfil de atendimento, passando a prestar assistência mais direcionada aos pacientes. Desde dezembro de 2008, os casos que não são considerados graves não são mais tratados no Hospital de Urgências de Goiânia e sim nas unidades de saúde de menor porte, como os Centros de Assistência Integral à Saúde (Cais) da capital. Depois da mudança, a média de atendimento a vítimas do trânsito caiu de 130 para 90 por mês. Ainda segundo os dados do Ms, São Paulo foi a capital que conseguiu o melhor resultado. Depois da sanção da Lei Seca, o número de mortes no trânsito caiu de 750 para 390.¹⁰⁰

Outras matérias devem ser observadas para se ter um melhor juízo sobre esta lei, que foi repugnante aos motoristas que costumam ingerir bebida alcoólica, mas aos poucos foram se conscientizando. Continuando o velho questionamento de ferir a Constituição Federal e a liberdade do indivíduo, nesse aspecto deve-se observar não só a individualidade e a vontade do ser, mas sim a coletividade e os anseios dela, respeitando a vida de cada um e sua dignidade como pessoa humana.

O texto abaixo mostra o antagonismo da matéria apresentada sobre os efeitos da Lei seca na cidade de Goiânia:

A galera que sai para as baladas e costumam exagerar um pouco no álcool não gostou muito da tal da lei seca implantada no Brasil a pouco, mas o fato é que as estatísticas de acidentes de trânsito envolvendo a “marvada pinga” diminuiu muito depois que a lei entrou em vigor.

O atendimento a vítimas de acidentes de trânsito na cidade de São Paulo caiu 19%. No Hospital das Clínicas, maior da América Latina, foram atendidas 24 vítimas de acidentes nos dias 27, 28 e 29 de junho, quando a lei já estava em vigor, o que representa queda de 27% em relação ao final de semana anterior, quando haviam sido registrados 33 atendimentos.

Também houve diminuição de 27% no Hospital Regional Sul, na região de Santo Amaro, que recebeu 26 acidentados no último final de semana de junho, contra 36 no anterior.

No Hospital Estadual do Mandaqui, na zona norte, houve 42 atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito entre os dias 27 e 29, contra 45 no fim de semana que antecedeu à vigência da lei seca.

Sempre vai haver quem critica a lei, vão dizer que ela fere a constituição e a nossa liberdade. Mas digam isso para os parentes dos

¹⁰⁰ LEITE, Adriano Marques. Lei seca não reduz mortes. Jornal O Popular. Goiás: Ano 71, nº 20256: 4, 18/06/2009

que se foram porque um bêbado resolveu dirigir sem as mínimas condições.¹⁰¹

Outro dado relevante no Estado de São Paulo foi a atuação plena da Polícia Militar em todo o tempo. A Lei Seca foi importante para que o Estado tivesse um resultado satisfatório na diminuição do número de mortos e feridos em acidentes de trânsito

A intenção das autoridades administrativas é também levada em conta, pois conforme suas determinações, seus liderados, ou melhor, as pessoas que trabalham junto à administração pública irão atender seus pedidos, influenciando no trânsito, tanto no local de sua morada como em todo o território nacional, provocando uma "avalanche"¹⁰² de iniciativas públicas, estaduais e municipais para diminuição do número de mortos, acidentados e infrações no trânsito, tudo com o fim de melhorar a qualidade de vida de todos:

SÃO PAULO - Em um ano de Lei Seca, a ser completado em 20 de junho, foram evitados 1 morte e 96 casos de feridos por dia no trânsito do estado de São Paulo. Esse balanço preliminar foi divulgado hoje pelo governador José Serra.

Segundo o levantamento da Secretaria da Segurança Pública, de julho de 2008 até abril de 2009, foi registrado um declínio de 23,2% no número de feridos em acidentes de trânsito, enquanto o número de mortos caiu 7% frente ao período que vai de julho de 2007 até abril de 2008.

Serra garantiu que não houve enfraquecimento da fiscalização na cidade de São Paulo, frente ao início das operações policiais do ano passado. De acordo com o balanço da Polícia Militar, nos seis meses iniciais de vigência da lei foram autuados 892 motoristas por direção sob efeito de álcool na cidade. Nos seis meses seguintes, esse número cresceu 50,5%, totalizando 1343 autuações. Nessa mesma comparação, o número de prisões teve incremento de 17,3%, para 285.

Nos seis meses mais recentes de vigência da lei, 40,2 mil pessoas foram abordadas pela polícia na cidade, o que representa ampliação de 19,6% ante o semestre inicial. Segundo Serra, a "eficiência da lei" se reflete nos dados do último feriado prolongado, de Corpus Christi. "Houve 20% menos acidentes no estado de São Paulo e 36% menos feridos (frente ao mesmo feriado do ano passado)", disse o

¹⁰¹ Disponível em: <http://chamberlaws.com/2008/07/lei-seca-adianta-estatisticas-dizem-que-sim.html>
Acesso em: 17/08/2009.

¹⁰² Abrupta movimentação.

governador, destacando que o resultado é fruto da cooperação entre a prefeitura paulistana e o estado. Serra participou hoje de evento no qual a prefeitura e o governo do estado entregaram 75 viaturas à Secretaria da Segurança Pública para o policiamento do trânsito de São Paulo.¹⁰³

Um Ministério de grande importância para análise da Lei Seca é o da Saúde que mostra como realmente ela atuou na prevenção da integridade física e moral dos condutores de veículos no Brasil.

Com a nova legislação de trânsito as estatísticas de mortes e internações declinaram em algumas cidades. Houve também a criação de medidas que propiciam e têm por escopo melhorar a qualidade de todo o seu Sistema, através da redução de acidentes e mortes contando com dados estatísticos que possibilitam formular quesitos e alternativas para a satisfatória realização da paz nas vias trafegáveis.

Lei Seca" reduz internações e óbitos em mais de 20%, Avaliação do Ministério da Saúde mostra que foi positivo o impacto da nova legislação de trânsito

Um ano após entrar em vigor no Brasil, a "Lei Seca" mostra resultados positivos que confirmam a importância de manter e intensificar a fiscalização de motoristas que dirigem embriagados. De acordo com levantamento do Ministério da Saúde, divulgado hoje (17), em Brasília, o número de internações provocadas por acidentes de trânsito nas capitais brasileiras reduziu de 105.904, no segundo semestre de 2007, para 81.359, no segundo semestre de 2008. Ao todo, foram menos 24.545 hospitalizações - o que representa queda de 23% nos atendimentos às vítimas do trânsito financiados pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

Quando avaliadas as internações registradas nas capitais, entre o primeiro e o segundo semestre de 2008, houve redução de 3.325 internações por acidentes de trânsito, uma queda de 4%.

O impacto positivo da "Lei Seca", de 20 de junho de 2008, foi percebido também na redução da mortalidade. No segundo semestre de 2008, foram registradas 2.723 óbitos relacionados aos acidentes de trânsito, contra 3.519, no segundo semestre de 2007. Portanto, ocorreram menos 796 óbitos - redução de 22,5%.

Na comparação entre o primeiro e o segundo semestre de 2008, que compreende seis meses antes e seis meses depois da "Lei Seca" ser

¹⁰⁰ Vanessa Dezem, Valor Online. Disponível em: <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2009/06/15/um+ano+de+lei+seca+evitou+1+morte+e+96+feridos+ao+dia+em+sp+diz+serra+6743945.html> Acesso em 20/08/2009.

aplicada, o Brasil apresentou uma redução de 459 óbitos (queda de 14%).

“A redução do número de óbitos e internações em consequência provocadas pelo trânsito mostra que a lei vem protegendo a vida. Medidas legislativas como o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei ‘Seca’ têm sido muito importantes para a prevenção dos acidentes de transporte terrestre, com consequente diminuição da morbimortalidade por essas causas”, afirma a coordenadora da área de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde, Deborah Malta.

Para chegar aos resultados do impacto da “Lei Seca” nas internações e mortes associadas ao trânsito, o Ministério da Saúde usou como base os dados dos sistemas de Informações sobre Mortalidade (SIM) e de Internações Hospitalares (SIH), além do Inquérito Nacional de Fatores de Risco e Proteção para Doenças e Agravos não Transmissíveis (VIGITEL). Essas são as fontes que vem sendo utilizadas pela pasta para o monitoramento dos impactos da “Lei Seca” nos atendimentos do SUS e na ocorrência de óbitos no Brasil.

Para o MS, a “Lei Seca” está em consonância com as ações do Programa Mais Saúde. “É uma conquista da população e para a saúde pública brasileira”, afirma Malta. Para ampliar os bons resultados, devem ser mantidas e potencializadas a fiscalização e ações de comunicação e educação, de forma continuada e sistemática.

CAPITAIS - A análise levou em consideração apenas as informações das capitais brasileiras. As cidades que registraram reduções tanto de internações quanto nos óbitos foram São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Fortaleza, Porto Alegre e Recife. Porém, capitais como Belo Horizonte, Belém e Teresina registram aumento (veja tabela 1 e 2).

Mesmo sendo um recorte por capitais, a avaliação revelou que, em todas as regiões, há redução das internações e mortes associadas ao trânsito, exceto na região Norte, que não apresentou queda nos óbitos. (veja tabela 3 e 4).

“A escolha das capitais se deu por considerar que há uma maior concentração de serviços hospitalares e potencial de maior efetivação da fiscalização e aplicação das leis de trânsito nessas cidades. Embora a análise tenha sido feita apenas nas internações hospitalares financiadas pelo SUS, que hoje representa aproximadamente 70% das hospitalizações, as conclusões indicam que estamos no caminho certo”, conclui Malta.

NO MUNDO - Os acidentes de transporte terrestre matam anualmente mais de um milhão de pessoas em todo o mundo, além de resultarem em grande número de feridos e sequelados. De acordo com dados preliminares de 2007, foram registrados 36.465 óbitos por esta causa no Brasil. Desse total, 29.903 (82%) eram homens, 6.546 (18%) eram mulheres. A faixa etária de 15 a 59 anos concentra mais de 83,1% dos óbitos em homens e 67,2% em mulheres.

O álcool é um dos principais fatores de risco para a ocorrência de internações e mortes no trânsito. Estudos apontam que entre 30 a 50% das vítimas consumiram álcool antes do acidente.

“Estas evidências levaram diversos países a adotarem limites mais baixos de consumo de álcool e tolerância à alcoolemia,

especialmente entre motoristas jovens ou inexperientes”, diz Malta. Nos EUA, estudos mostram que medidas de restrição ao álcool podem reduzir os acidentes entre 4% a 24%. Outras medidas importantes consistem em suscitar a certeza e a rapidez da punição. No Brasil, motoristas flagrados excedendo o limite de 0,2 gramas de álcool por litro de sangue, estão sujeitos à multa de R\$ 957,00, perda da carteira de motorista por um ano e ainda à apreensão do carro. Além disso, medida acima de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue é considerado crime e pode levar à prisão.

MEDIDAS – Nos últimos anos, o Ministério da Saúde formulou e estabeleceu diversas ações para reduzir as internações e óbitos provocados pelos acidentes de trânsito. Foram formuladas e implementadas a Política Nacional de Promoção à Saúde e o Projeto de Vigilância de Violências e Acidentes - “VIVA”, que permite o monitoramento das violências e de acidentes, desde 2006; a Rede Nacional de Prevenção de Violências e Promoção da Saúde, criada em 2004; e a criação da Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, em 2001.

Uma das principais ações realizadas recentemente foi o repasse, em dezembro de 2008, de R\$ 4 milhões para 16 cidades que implantaram o “Projeto de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito”, criado em 2002. Houve também o lançamento, em junho deste ano, do “Plano Emergencial de Combate ao uso nocivo de Álcool e Drogas (PEAD)”, que contará com um investimento de R\$ 117,3 milhões em ações de prevenção e tratamento de pacientes.

PARCERIAS - Entre as várias parcerias estabelecidas, destaca-se a ação com o “Comando da Saúde” da Polícia Rodoviária Federal do Ministério da Justiça, além de articulações e atividades desenvolvidas com outros órgãos governamentais, como Secretarias Nacionais de Direitos Humanos e da Juventude, ambas ligadas à Presidência da República. Também são parceiros da Saúde os ministérios das Cidades e da Educação, Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTP), Volvo, Perkins, dentre outros.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Ministério da Saúde. Disponível em:

http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/default.cfm?pg=dspDetalheNoticia&id_area=124&C_O_NOTICIA=10320 Acesso em 22/08/2009

Tabela 1 - Internações por acidentes de trânsito por capital, 2007 e 2008.

	2007		2008		variação 2008 2º/1º	variação 2008 em relação a 2007 no 2º
	1º semestre	2º semestre	1º semestre	2º semestre		
Porto Velho	594	752	592	454	-138	-298
Rio Branco	1.532	1.245	1.099	1.002	-97	-243
Manaus	3.220	3.683	2.861	2.341	-520	-1.342
Boa Vista	529	491	547	521	-26	30
Belém	3.790	3.857	3.830	4.051	221	194
Macapá	501	502	619	398	-221	-104
Palmas	953	1.048	887	910	23	-138
São Luís	1.615	1.601	1.208	1.120	-88	-481
Teresina	1.244	1.673	1.184	1.868	684	195
Fortaleza	6.340	6.592	4.789	3.580	-1.209	-3.012
Natal	1.255	1.242	1.126	1.187	61	-55
João Pessoa	1.347	1.236	1.267	1.242	-25	6
Recife	4.257	4.214	2.961	3.021	60	-1.193
Maceió	1.644	1.755	1.022	874	-148	-881
Aracaju	1.056	1.096	921	628	-293	-468
Salvador	5.126	4.910	3.761	4.188	427	-722
Belo Horizonte	6.394	6.327	6.085	6.786	681	439
Vitória	854	1.069	390	322	-68	-747
Rio de Janeiro	8.230	8.072	5.765	4.849	-916	-3.223
São Paulo	27.570	29.939	24.000	23.597	-403	-6.342
Curitiba	4.311	4.574	4.853	4.516	-337	-58
Florianópolis	814	769	791	751	-40	-18
Porto Alegre	4.029	3.857	3.590	2.370	-1.220	-1.487
Campo Grande	2.558	2.904	2.874	2.780	-94	-124
Cuiabá	1.096	977	948	923	-25	-54
Goiânia	4.642	4.765	3.581	3.605	24	-1.160
Brasília	4.984	4.890	3.133	3.495	362	-1.395

Fonte: Ministério da Saúde, 2009

105

A tabela acima mostrou o número das internações por acidente de trânsito nas capitais brasileiras, mostrando ocorrências nos anos de 2007 e 2008, as variações do 1º semestre com o 2º de 2008 e por fim a variação de 2008 com 2º de 2007.

Tabela 2 – Mortalidade por acidente de trânsito por capital, 2007 e 2008.

Capitais	2007		2008		Variação 2008 2º/1º	Variação 2008/2007 2º sem
	1º semestre	2º semestre	1º semestre	2º semestre		
Aracaju	50	47	52	63	11	16
Belém	72	78	71	95	24	17
Belo Horizonte*	187	233	214	225	11	-8
Boa Vista	46	61	41	45	4	-16
Brasília	251	298	273	242	-31	-56
Campo Grande	117	107	107	116	9	9
Cuiabá	73	69	59	78	19	9
Curitiba	220	208	209	213	4	5
Florianópolis	49	31	58	40	-18	9
Fortaleza	181	204	184	165	-19	-39
Goiânia	161	167	144	144	-	-23
João Pessoa	41	65	50	63	13	-2
Macapá*	39	38	24	25	1	-13
Maceió	70	82	93	67	-26	-15
Manaus	136	144	119	151	32	7
Natal	34	27	35	30	-5	3
Palmas	40	39	25	22	-3	-17
Porto Alegre	80	76	95	76	-19	-
Porto Velho*	40	68	51	58	7	-10
Recife	119	111	74	73	-1	-38
Rio Branco*	28	42	32	33	1	-9
Rio de Janeiro	503	168	147	78	-69	-90
Salvador	154	140	71	73	2	-67
São Luís	68	71	85	47	-38	-24
São Paulo*	818	829	750	390	-36	-439
Teresina	84	94	99	83	-16	-11
Vitória	29	22	20	28	8	6

Fonte: Ministério da Saúde, 2009

106

* Capitais com captação de óbitos para causas externas inferior a 95%.

A tabela 2 mostra o número de mortalidade nas capitais brasileiras nos anos de 2007 e 2008, apresentando dados dos dois semestres de 2007 e 2008, a variação do 2º com o 1º semestre de 2008 e por fim a variação de 2008 e 2007 2º semestre.

Tabela 3 – Internações por acidente de trânsito por região, 2007 e 2008.

	2007		2008		variação 2008 2º/1º	variação 2008 em relação a 2007/2º
	1º semestre	2º semestre	1º semestre	2º semestre		
Norte	11.119	13.442	10.435	9.677	-758	-3.765
Nordeste	23.884	24.319	18.239	17.708	-531	-6.611
Sudeste	43.048	45.407	36.240	35.534	-706	-9.873
Sul	9.154	9.200	9.234	7.637	-1.597	-1.563
centro-Oeste	13.280	13.536	10.536	10.803	267	-2.733
Total	100.485	105.904	84.684	81.359	-3.325	-24.545

Fonte: Ministério da Saúde, 2009

107

A tabela 3 apresenta o número de internações por acidente de trânsito por região brasileira nos anos de 2007 e 2008, as ocorrências nos 1º e 2º semestres dos anos de 2007 e 2008, a variação do 2º segundo com o 1º semestre de 2008 e ainda a variação de 2008 em relação ao 2º semestre de 2007.

Tabela 4 - Mortalidade por acidente de trânsito por região, 2007 e 2008.

Capitais/Região	2007		2008		Variação 2008 2º/1º	Variação 2008/2007 2º sem
	1º semestre	2º semestre	1º semestre	2º semestre		
Norte	401	470	363	429	66	-41
Nordeste	801	841	743	664	-79	-177
Sudeste	1.537	1.252	1.131	721	-410	-531
Sul	349	315	362	329	-33	14
Centro Oeste	602	641	583	580	-3	-61
Total	3.690	3.519	3.182	2.723	-459	-796

Fonte: Ministério da Saúde, 2009

108

Os dados acima mostrados retratam a quantidade de mortalidade por acidente de trânsito nas regiões brasileiras nos anos de 2007 e 2008, explicitando os números de mortalidade no 1º e 2º semestre dos anos de 2007 e 2008, também apresenta a variação do 2º com 1º semestre de 2008 e ainda a variação de 2008 com o 2º semestre do ano de 2007.

A Lei Seca não trouxe apenas diminuição de internação e óbitos na maioria do País, conforme dados do Ministério da Saúde acima mostrados, mas também

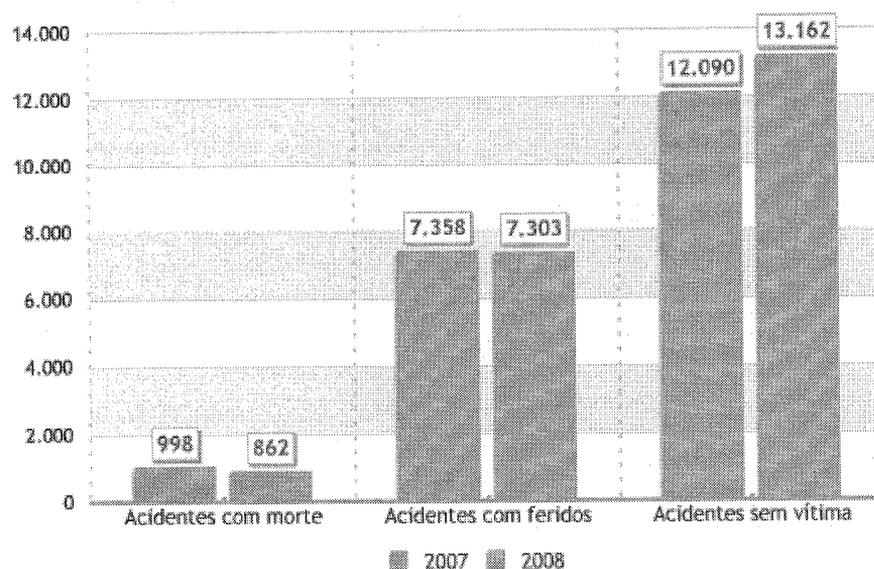
¹⁰⁷ *Idem.*¹⁰⁸ *Idem.*

e por conseqüência a diminuição dos gastos, e do dinheiro público destinado às vítimas de acidentes de trânsito.

Desta forma convém apresentar estatisticamente esta diminuição. Nos dois primeiros meses de vigência da Lei Seca, o governo economizou R\$ 48,4 milhões com a redução de 13,6% dos acidentes fatais nas estradas federais, segundo dados do Ministério da Justiça.(Jornal Estadão)¹⁰⁹

Acidentes, entre 20 de junho e 20 de agosto, o número de acidentes com mortes nas estradas federais caiu 13,6%, de 998 para 862. O número total de acidentes cresceu 4,3%: de 20.446 para 21.327.

GRÁFICO 1 – Acidentes anos de 2007 e 2008.



Fonte: Jornal Estadão, 2008.

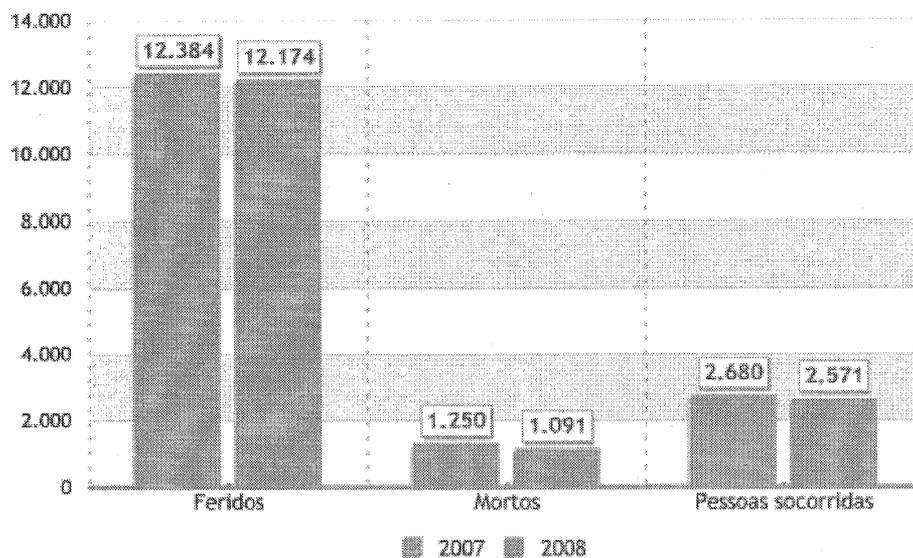
110

¹⁰⁹Disponível em: <http://www.estadao.com.br/especiais/balanco-da-lei-seca,26897.htm> Apud. Ministério da Justiça. Acesso em 20/08/2009.

¹¹⁰ *Idem.*

Vítimas: O número de mortos e de feridos nos acidentes caiu 12,7% e 1,7%, respectivamente.

GRÁFICO 2 – Vítimas nos anos de 2007 e 2008.



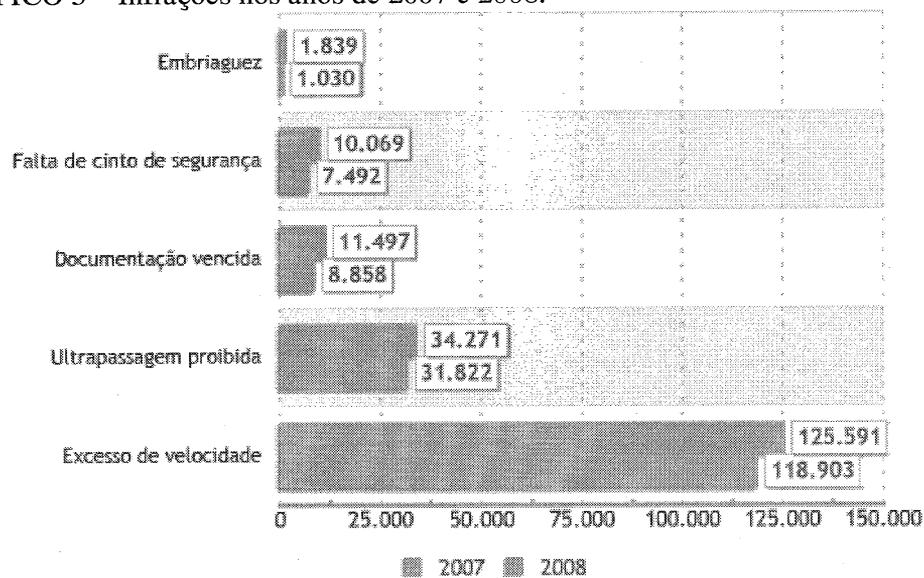
Fonte: Jornal Estadão, 2008.

111

Infrações: o número de flagrantes aumentou para todo tipo de infração, em particular embriaguez, que saltou de 1.030 para 1.839 (78,5%). Destas autuações, resultaram 1.223 prisões por embriaguez.

¹¹¹ *Idem.*

GRÁFICO 3 – Infrações nos anos de 2007 e 2008.

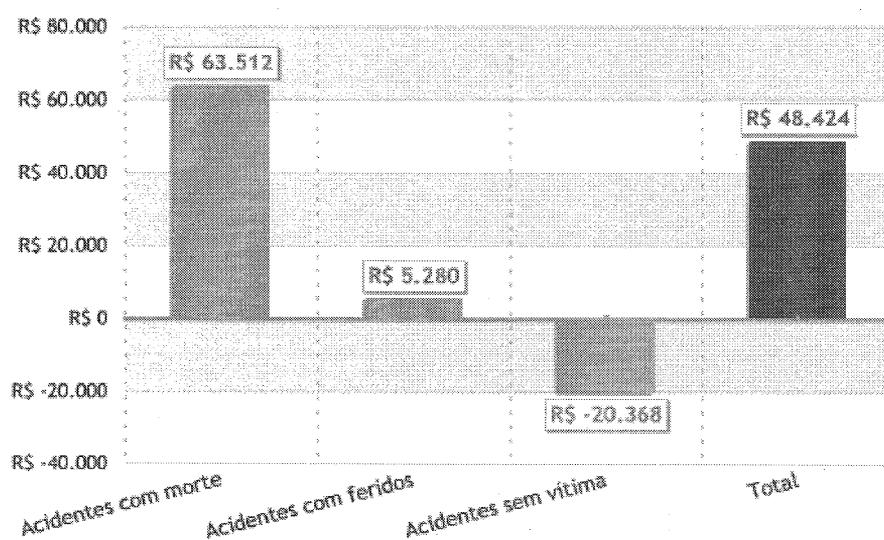


Fonte: Jornal Estadão, 2008.

112

Economia: Citando fórmula do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, a Polícia Rodoviária Federal afirma que a queda do número de acidentes significou uma economia de R\$ 48,4 milhões. Pela fórmula, acidentes sem vítima têm custo de R\$ 19 mil; com feridos, R\$ 96 mil; com mortes R\$ 467 mil.

GRÁFICO 4 - Economia e os acidentes.



Fonte: Jornal Estadão, 2008

113

¹¹² *Idem.*

3.1 Atuação da Justiça Penal

A identidade psicológica do condutor é preceituada em algumas situações de calamidade e nervosismo diante de uma circunstância de ameaça a sua vida e que entende ser o melhor ou estar correto. Nesses pontos, surgem agressões, homicídios e isto provocado na área automobilista, ou melhor, na condução de veículo automotor, seja por uma ultrapassagem perigosa, um sinistro, ou talvez a não indicação do trajeto que outro condutor faria.

Pensando nisso, há a necessidade de repressão a essas condutas desnecessárias e impróprias que causam prejuízo à integridade física das pessoas e por ainda estar contra o ordenamento jurídico, fazendo justiça com próprias mãos, o que é prescrito no artigo 345 do Código Penal como crime.

Contudo, o que deve ser observado quanto à atuação da justiça penal face aos condutores que cometem crimes no trânsito, estes prescritos no CTB e sujeitos à pena, sejam elas administrativas, penais, mas sempre com alguma punição para seu ato ilícito e típico, é o que aqui está em destaque é a punição através de medidas penais.

A Constituição Federal, art.98-I, atribuiu competência ordinária aos juizados especiais para julgamento das infrações penais de menor potencial ofensivo, ficando, como é sabido, tal definição para o legislador infraconstitucional, o que ocorreu com a Lei 9.099/95, art.61: "Consideram-se infrações penais de menor potencial ofensivo, para os efeitos desta Lei, as contravenções penais e os crimes a que a lei comine pena máxima não superior a um ano, excetuados os casos em que a lei preveja procedimento especial" (sem grifo).

Pela expressão destacada, a Lei 9.099/95 não definiu de forma exclusiva e única o conceito de menor potencial ofensivo. Nada impedindo, portanto, o surgimento de novas hipóteses, desde que previstas em lei, inclusive com critérios outros que não o máximo da pena cominada em abstrato ou a inexistência de procedimento especial.

Tal interpretação é a única possível frente ao disposto no inciso I do art. 98 da Constituição Federal que somente admite a transação penal, contemplada para os crimes de trânsito elencados no parágrafo único

¹¹³ *Idem.*

do art. 291 do CTB, para infrações penais de menor potencial ofensivo.

Quanto aos crimes previstos no CTB cuja pena máxima não seja superior a um ano, a competência ordinária dos Juizados está definida pelo caput do art.291 c/c 61 da Lei nº 9.099/95.

Assim, são da competência ordinária dos juizados todos os crimes previstos no CTB, exceto o homicídio culposo.¹¹⁴

3.2 Legislação Subsidiária

O preceito legal aplicável aos crimes de trânsito em alguns casos são os juizados especiais criminais¹¹⁵, que visam punição de crime de menor potencial ofensivo, contudo de uma forma mais célere.

Há consecutivamente em alguns momentos, aplicação de outra legislação e esta está conforme discriminação do CTB que prioriza o Código Penal e Processual Penal na atuação, apuração e punição desses crimes, sendo a lei dos juizados especiais criminais norma subsidiária a elas.

O artigo 291 determina que aos crimes de trânsito aplicam-se "as normas gerais do Código penal e do Código de Processo Penal", além da Lei 9.099/95, no que couber.

Regra de discutível necessidade, uma vez que a legislação mencionada já é subsidiária a todo ordenamento penal devido a sua abrangência, não sendo lógico interpretar que o dispositivo restringiu essa subsidiariedade.

Assim, a expressão "normas gerais do Código Penal" compreende aquelas de aplicação geral previstas tanto na Parte Geral como na Especial do mencionado estatuto.¹¹⁶

¹¹⁴Disponível em: <http://www.geocities.com/Athens/Aegean/7911/texgeral.htm> Acesso em 11/08/2009.

¹¹⁵ Lei 9.099/95 (lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais)

¹¹⁶ Secretário Executivo do CEDATT - Conselho Estadual para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1168590-9658,00-GUERRA+NO+TRANSITO+E+CASO+DE+SAUDE+PUBLICA+DIZ+ESPECIALISTA.html> Acesso em 21/09/2009

3.3 Perdão Judicial Nos Crimes De Trânsito

Quando há o cometimento de um crime, seja ele em qualquer esfera, o crime deve ser apurado e o transgressor apenado independentemente de sua cultura, posição social, nível de vida ou qualquer outra situação que o diferencie da sociedade.

Ainda notando o aspecto de aplicação da lei a um ato ilícito visando a punição, temos a lei penal com a possibilidade de deixar livre ou não punir o infrator, quando a situação for tão grave que de alguma forma o atinja. Desnecessária, então se torna sua punição, bastando somente o sofrimento tido, seja pela perda de um ente querido, perda de um membro do corpo ou qualquer outra situação que o juiz entenda como sujeição a perdão.

Predomina na doutrina atual que a punibilidade não é característica do delito, mas uma consequência. Existindo vários casos no ordenamento penal no qual apesar da conduta ser típica, antijurídica e culpável não se aplica pena por razões estranhas à existência do delito, mas justificáveis na teoria da própria coerção penal. Logo, nem todo crime é passível de punição.

O perdão judicial, objeto desta reflexão, é uma dessas hipóteses legais. Prevista no artigo 107-IX do Código Penal é uma causa extintiva da punibilidade, sendo aplicável, entre outros, aos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, quando as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária (CP, arts.121-§5º e 129-§8º).

Por sua vez, o artigo 300 do CTB limitava o perdão judicial se as consequências daquelas infrações, quando na direção de veículo automotor, atingissem exclusivamente o cônjuge ou companheiro, ascendente, descendente, irmão ou afim em linha reta, do agente. Proibindo, portanto, sua aplicação extensiva a outro crime culposo em concurso que tivesse por vítima terceiro sem laço de parentesco com o condutor do veículo, embora ocorrido no mesmo fato.

Contudo, como o dispositivo foi vetado e inexistente qualquer restrição legal, o perdão judicial é aplicável ao homicídio culposo e lesão corporal culposa mesmo que praticados na direção de veículo automotor, por força do artigo 291 do CTB e do artigo 12 do Código Penal. Aliás, essa é a razão do veto: "... as hipóteses previstas pelo §5º do art.121 e §8º do art.129 do Código Penal disciplinam o instituto de forma mais abrangente."¹¹⁷

¹¹⁷ *Idem.*

3.4 Crimes de Trânsito

Os crimes cometidos na direção de veículo automotor são tipificados em instituto próprio e com capítulo específico na legislação de trânsito, desta forma, o Código de Trânsito Brasileiro dita qual lei será aplicada aos infratores da legislação de trânsito, sujeitando ao infrator há algumas penalidades como perda da carteira de habilitação por até cinco anos, multa, dentre outros, conforme demonstra abaixo, *in verbis*:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.

Art. 292. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em quarenta e oito horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

§ 2º A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.

Art. 294. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá o juiz, como medida cautelar, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público ou ainda mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a suspensão da permissão ou da

habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.

Parágrafo único. Da decisão que decretar a suspensão ou a medida cautelar, ou da que indeferir o requerimento do Ministério Público, caberá recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

Art. 295. A suspensão para dirigir veículo automotor ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente.

Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.

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

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

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

§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.

Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;

VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Art. 299. (VETADO)

Art. 300. (VETADO)

Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.¹¹⁸

¹¹⁸ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm> Acesso em 20/08/2009.

3.4.1 Crimes De Trânsito De Menor Potencial Ofensivo: Ampliação Das Hipóteses Legais

O legislador constitucional deu característica ou atribuição de competência e aplicação a uma lei. Ocorre que em alguns casos como nos crimes expressos no CTB não o é aplicado o rito ordinário de processamento penal e sim o rito especial, o do juizado especial criminal, tendo, portanto a ampliação da competência legal desse instituto, sujeitando a lei 9.099/95, crimes com pena máxima superior a um ano, sendo que ela admite somente pena igual ou inferior a um, havendo portanto uma extensão do que é prescrito na legislação especial.

A Lei 9.099/95 não definiu de forma exclusiva e única o conceito de menor potencial ofensivo, mas o fez apenas para os efeitos daquela lei. Nada impedindo, portanto, o surgimento de novas hipóteses previstas em lei. Inclusive com critérios outros que não o máximo da pena cominada em abstrato ou a inexistência de procedimento especial.

O que ocorreu, por via oblíqua, com a Lei 9.503/97, art.291-parágrafo único, ao admitir a aplicação de institutos próprios dos juzizados especiais a crimes de trânsito com pena máxima superior a um ano: "Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, de embriaguez ao volante e de participação em competição não autorizada o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995". Sendo que o *caput* do dispositivo define a competência ordinária para os crimes de trânsito com pena máxima não superior a um ano, conforme o art. 61 da Lei 9.099/95.

Assim, são consideradas infrações penais de menor potencial ofensivo e, conseqüentemente, da competência ordinária dos juzizados, os seguintes crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro: praticar lesão corporal culposa na direção de veículo (art.303); deixar de prestar, em caso de acidente, imediato socorro à vítima (art.304); afastar-se do local do acidente (art.305); dirigir embriagado (art.306); violar a suspensão do direito de dirigir (art.307); deixar, o condenado, de entregar o documento de habilitação (art.307-parágrafo único); participar de competição não autorizada (art.308); dirigir sem habilitação (art.309); permitir, confiar ou entregar a direção do veículo a pessoa inidônea (art.310); trafegar com velocidade incompatível (art.311); inovar artificialmente, em caso de acidente, o estado de lugar, de coisa ou pessoa (art.312).¹¹⁹

¹¹⁹ Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1738> Acesso em: 11/08/2009.

3.4.2 Crimes de Trânsito em Espécie

Depois de tratar os crimes de trânsito em generalidade, urge a necessidade de especificá-los, dando a cada um preceitos primários e secundários¹²⁰, *in verbis*:

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.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

V - revogado pela lei 11.705/2008.

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.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

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.

¹²⁰ A parte inicial do artigo cita a crime, ou caracterização da conduta criminosa, esta conhecida como preceito primário, o outro preceito, o secundário, expressa a retribuição pela conduta, ou melhor, a pena cominada ao infrator da lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 312. Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.¹²¹

Ante o exposto, o assunto abordado terá continuidade com o tema:
Políticas Públicas do Sistema Nacional de Trânsito.

¹²¹ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm> Acesso em 20/08/2009.

4. POLÍTICAS PÚBLICAS NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

O trânsito brasileiro é repleto de acidentes, diariamente novas mortes e feridos surgem, gerando uma despesa avassaladora nos cofres públicos, sem contar nas indenizações que sempre permeiam essas despesas, sejam custeadas por pessoas jurídicas de direito privado ou de direito público.

Desta maneira, buscando diminuir as despesas públicas, o governo em parceria com a sociedade cria mecanismos e formas para amenizar os gastos com feridos e mortos envolvidos em acidentes de trânsito, seja através de publicações e propagandas que visam a educação dos condutores, seja a melhoria das condições de tráfego das rodovias com apoio, patrulhamento ostensivo e fiscalização rigorosa feita pela polícia, dentre outras formas de conscientizar, prevenir acidentes e trazer paz nas rodovias.

4.1. Prevenção de Acidentes

Existem várias formas de se prevenir um sinistro, como os meios da direção preventiva ou defensiva, a obediência à legislação de trânsito e outras políticas governamentais direcionadas aos condutores de veículos automotores, como a semana do trânsito.

Há instruções sobre como evitar colisões e estas são com o veículo da frente, de trás, contudo a de frente, frente a frente, com dois ou mais veículos, com pedestres, com animais, com objetos fixos, com trens, com bicicletas e com motocicletas. Cumpre neste momento tratar da colisão com o veículo da frente:

É aquela em que você bate no veículo que está à sua frente e diz "infelizmente não foi possível evitar", por ele ter parado bruscamente ou não ter sinalizado que iria parar.

O condutor defensivo evitaria facilmente esse acidente, utilizando-se corretamente das distâncias recomendadas e evitando dirigir muito próximo ao veículo da frente.

As condições encontradas pelos condutores nas vias, são as mais diversas e a surpresa é o elemento causador dos acidentes dessa natureza, se não estivermos a uma distância segura dos outros veículos.

Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, resulta em multa, sendo considerado infração grave. Art 192 - CTB.

Mas qual a distância correta? É aquela que nos dê tempo suficiente para pararmos nosso veículo sem atingir o da frente, mesmo em situações de emergência ou de parada brusca.

A aquaplanagem é um dos motivos que irá dificultar sua parada a tempo, provocando a colisão, assim como os pneus lisos (carecas) ou mal calibrados, que fazem parte dos equipamentos obrigatórios.

Conduzir o veículo sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante, é infração grave, com penalidade de multa.

Art 230 - IX - CTB. (HABILITAÇÃO - DIREÇÃO DEFENSIVA - COMO PREVENIR ACIDENTES)¹²²

As colisões com o veículo da frente podem ser evitadas se seguidas algumas recomendações, que quando conhecidas e executadas evitam mortes, lesões, dentre outras consequências:

Esteja atento: Nunca desvie a atenção do que está acontecendo em volta e observe os sinais do condutor da frente, tais como luz de freio, seta, pisca-pisca, sinalização com os braços, etc., pois indicam o que ele pretende fazer.

Controle a situação: Procure ver além do veículo da frente para identificar situações que podem obrigá-lo a manobras bruscas sem sinalizar, verifique a distância e deslocamento também do veículo de trás e ao seu lado para poder tomar a decisão mais adequada, se necessário, numa emergência.

Mantenha distância: Hoje isto resulta em multa se não for observado e se você não estiver longe o suficiente, irá bater no veículo da frente. Lembre-se de que com a chuva ou pista escorregadia essa distância deve ser maior que em condições normais.

Comece a parar antes: Se necessário pise no freio imediatamente ao avistar algum tipo de perigo, mas pise aos poucos para evitar derrapagens ou parada brusca, pondo em risco os outros condutores

¹²² Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=107> Acesso em 17/09/2009

na via que talvez não conheçam como você estas normas de prevenção de acidentes.¹²³

Há outros tipos de colisões, mas uma que é gerada por condutores que não concedem distância necessária do outros veículos que estão à sua frente, fazendo que com esse tipo de condução cause uma colisão com o veículo de trás, podendo causar até a morte através da lesão do pescoço, não esquecendo das disposições legais punitivas impostas a ele:

Uma das principais causas de colisões na traseira é motivada por motoristas que dirigem "colados" e nem sempre pode-se escapar dessa situação, principalmente numa emergência.

Também não adianta o fato de que "quem bate na traseira é legalmente culpado", pois isso pode trazer-lhe consequências graves ou até mesmo matá-lo, como no caso de fratura no pescoço.

Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança, resulta em multa, sendo considerado infração leve. Art 169 - CTB.

A primeira atitude do condutor defensivo é livrar-se do condutor que o segue a curta distância, reduzindo a velocidade ou deslocando-se para outra faixa de trânsito ou acostamento, levando-o a ultrapassá-lo com segurança.¹²⁴

Não obstante a conceituação e explanação acerca da condução irresponsável do condutor que colide com outro veículo na traseira, tem-se entendido que algumas providências podem ser tomadas para se evitar tais acontecimentos ou situações de perigo numa ocasião como esta.

Mesmo sendo uma forma de prevenção não basta somente o condutor da traseira tomar as devidas providências para que não chegue a ter um acidente, mas também o da frente, pois de acordo com sua conduta livrar-se-á da colisão e conseqüentemente da possível morte. Desta forma há algumas dicas para evitá-la:

¹²³ *Idem.*

¹²⁴ *Idem.*

Planeje o que fazer: Não fique indeciso quanto ao percurso, entradas ou saídas que irá usar. Planeje antes o seu trajeto para não confundir o condutor que vem atrás com manobras bruscas.

Sinalize suas atitudes: Informe através de sinalização correta e dentro do tempo necessário o que você pretende fazer, para que os outros condutores também possam planejar suas atitudes. Certifique-se de que todos entenderam e viram sua sinalização.

Pare aos poucos: Alguns condutores só lembram de frear após o cruzamento onde deveriam entrar. Isto é muito perigoso, pois obriga os outros condutores a frear bruscamente e nem sempre é possível evitar a colisão.

Se você parar bruscamente, mudar de faixa de trânsito ou não sinalizar suas intenções, poderá causar um acidente grave.¹²⁵

O trânsito reflete sua forma, por ser uns vindo, outros indo, o tráfego nos grandes centros é imenso, as rodovias repletas de veículos, engarrafamentos e acidentes diários, desta forma ocorre algo impressionante que é a colisão frente a frente, causada por sonolência, ingestão de bebida alcoólica, desatenção ao ultrapassar, excesso de velocidade, dentre outras situações. Há, portanto o dever de informar como ela se dá:

É um dos piores tipos de acidente, pois em poucos segundos os veículos se transformam em ferro torcido, envolvendo os condutores e ocupantes de tal maneira que raramente escapam com vida.

Vários são os fatores que ocasionam este tipo de acidente e quase todos eles derivam do descumprimento das leis de trânsito ou de normas de direção defensiva.

Ingestão de bebida alcoólica, excesso de velocidade, dormir no volante, problemas com o veículo ou distração do condutor são apenas alguns desses fatores.

Essas colisões também ocorrem nas ultrapassagens feitas em desacordo com as medidas de segurança.¹²⁶

Mesmo já tendo sido mostrado o que é tal acidente cumpre-se o dever de revelar o caráter protetivo ou preventivo desta forma demonstrada pelo Departamento de Trânsito do Estado do Paraná:

Evite as ultrapassagens perigosas: Em locais de pouca visibilidade, nas curvas, locais proibidos por sinalização, verificando sempre se o

¹²⁵ *Idem.*

¹²⁶ *Idem.*

tempo e o espaço de que você dispõe são suficientes para realizar a ultrapassagem com segurança.

Cuidado com as curvas: Vários fatores como: velocidade, tipo de pavimento, ângulo da curva, condições do veículo e condutor são fatores que podem determinar a saída do seu veículo da sua faixa de direção, indo chocar-se com quem vem no sentido contrário, causando um acidente grave. Nas curvas reduza sempre a velocidade e mantenha-se atento.

Atenção nos cruzamentos: Estes acidentes ocorrem nas manobras de virar à direita ou esquerda, não observar o semáforo ou a preferência de passagem no local, assim como a travessia de pedestres. Espere com calma e só realize a manobra nos locais permitidos e com segurança.

Na maioria destes acidentes, por força do impacto, o condutor ou ocupantes são projetados para fora do veículo, através do pára-brisa ou portas do veículo. Isso não ocorre se eles usarem o cinto de segurança.¹²⁷

Existem outros tipos de colisões, dentre elas as que envolvem dois ou mais veículos, provocadas por diferentes situações, assim explicitadas abaixo:

Existem ainda vários tipos de colisão que envolvem dois ou mais veículos, porém em todos os tipos de colisão existem fatores determinantes que ocorrem mais comumente e que podem ser evitados se você for um motorista defensivo. São eles: falta de visibilidade; desconhecimento de preferências; manobras não sinalizadas; trânsito de pedestres no local; desobediência às leis de trânsito e à sinalização.¹²⁸

Contudo, não há somente colisões com veículos, mas também as com pedestres, por falta de observação suficiente na via de trânsito. Porém há culpa também do condutor do veículo, que não toma as precauções suficientes para evitar o acidente, causando prejuízo à incolumidade física do indivíduo. Desta forma, abaixo tem-se algumas considerações:

Como seu comportamento é imprevisível e não há como evitar o acesso de pessoas imprudentes, portadores de necessidades especiais ou alcoolizados nas vias, a melhor regra para o condutor é ser cuidadoso com o pedestre e dar-lhe sempre o direito de passagem,

¹²⁷ *Idem.*

¹²⁸ *Idem.*

principalmente nos locais adequados (faixas, área de cruzamento, área escolar).

Deixar de reduzir a velocidade do veículo próximo a escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres, resulta em multa, sendo considerado infração gravíssima. Art 220 - XV - CTB.

Devemos ter atenção especial com as pessoas idosas, crianças ou portadores de necessidades especiais que são sempre mais sujeitos a envolver-se em acidentes. (Art. 214 - III - CTB)

Lembre-se de que o dano causado ao pedestre sempre é maior por ele não ter o veículo para protegê-lo e, se ocorrer morte ou se o condutor deixar de prestar socorro pode ser considerado crime.

Importante: Saber que prestar socorro é providenciar atendimento ou remoção do ferido da forma mais rápida e segura possível, dentro das normas de Primeiros Socorros.¹²⁹

Há um número muito grande de formas de colisões, algumas com animais, outras com objetos fixos, com trens, bicicletas e motocicletas sempre causados por culpa de alguém, seja do condutor, seja do animal que atravessa a pista. O condutor inconsequente que não tem velocidade adequada em alguns lugares, ingere bebida alcoólica e toma a direção de veículo automotor, o ciclista que não toma os devidos cuidados para preservar sua vida e evitar acidentes, não atentando para as normas de trânsito, muitas vezes nem as conhece, não observando o fluxo de veículos gerando assim acidentes.

O que se deve notar é que não importa de quem seja a culpa mas sim que o condutor deve ter cuidado, observar a legislação de trânsito, praticar o que aprendera no curso de formação de condutores e por último, caso seja autor de acidente, prestar o devido socorro e assistência à vítima, para que incorra numa penalização menos grave e tente salvar a vida de seu próximo:

Colisão com animais: Ocorrem com mais frequência nas zonas rurais, pois os animais muitas vezes rompem as cercas e invadem a estrada sem que o dono perceba de imediato.

Portanto, assim que perceber qualquer animal na pista, reduza a marcha até que o tenha ultrapassado e nunca use a buzina, pois poderá assustá-lo e fazer com que se volte contra o seu veículo.

A luz também, às vezes, cega o animal e o impede de sair da via para que você passe.

¹²⁹ *Idem.*

Colisão com objetos fixos: Ocasionalmente geralmente por culpa do próprio condutor, por mau golpe de vista, quando cansado ou com sono, sob influência de álcool ou medicamentos, excesso de velocidade, desrespeito às leis e à sinalização de trânsito.

A velocidade ideal é aquela que lhe permite andar com segurança em qualquer tipo ou condição de via e trânsito, parando o veículo a tempo de evitar uma colisão.

Colisão com trens: Quando ocorrem é por falta de atenção ou pressa do condutor, mas tomando alguns cuidados, são facilmente evitáveis.

Não parar o veículo antes de cruzar linha férrea, resulta em multa, sendo considerado infração gravíssima. Art 212 - CTB.

Respeite a sinalização existente quando houver, preste atenção redobrada na hora de transpor a linha férrea (passagem de nível) e lembre sempre que o trem não pode parar da mesma forma que você.

Colisão com bicicletas: A maioria dos ciclistas é composta por menores ou por pessoas que desconhecem as leis de trânsito e andam pelas vias da maneira que lhes parece melhor.

Porém, para evitar que você se envolva nesse tipo de acidente, o melhor é ficar atento principalmente à noite e tomar precaução quando perceber um ciclista por perto.

Certifique-se de que o ciclista viu e entendeu sua sinalização, mantenha distância e cuidado ao efetuar manobras ou abrir a porta do veículo.

Colisão com motocicletas: Motocicletas e similares fazem parte integrante do trânsito e seus condutores devem obedecer sempre à sinalização e às leis de trânsito, mas isso nem sempre ocorre.

Muitos condutores desse tipo de veículo costumam ter comportamentos que põe em risco a segurança do trânsito e dos usuários da via.

Esteja alerta em relação a eles. Aumente a distância entre você e ele e na ultrapassagem, observe a mesma distância e procedimentos, como se estivesse ultrapassando um carro.¹³⁰

4.2 Malha Viária

É sempre necessário dar atenção à malha viária privatizada ou governamental, pois sua má conservação provoca acidentes, mortes, prejuízos financeiros com a recuperação, manutenção ou com a troca de peças dos veículos feitas em tempo incorreto devido sua má qualidade. O especialista nesse assunto Cláudio Ivanof diz em uma entrevista ao site superobra ser lastimável a situação da malha rodoviária em todo o país:

¹³⁰ *Idem.*

especialista afirma que a situação da malha rodoviária federal é lastimável, em todos os estados.

...”O principal fator da má conservação da malha rodoviária federal é a descontinuidade de investimentos, com o contingenciamento de verbas e a não aplicação integral no setor dos recursos oriundos da CIDE”, ressalta o engenheiro Cláudio Ivanof, diretor da Associação Brasileira de Engenheiros Rodoviários (ABER) e organizador do Fórum Rodoviário Nacional.

O evento, que acontece desde novembro de 2005, é realizado mensalmente, e tem como objetivo sugerir propostas para a melhoria da malha rodoviária nacional, como contribuição para a política nacional, a ser apresentado aos candidatos à Presidência da República ainda neste mês.

A falta de manutenção adequada das rodovias não é um problema só deste governo, por isso deixou de ser um problema conjuntural para se tornar um problema estrutural. A utilização de recursos não pode sofrer quaisquer modificações ou contingenciamentos. Os valores consignados no orçamento posteriormente empenhados têm que ser alocados segundo um criterioso programa elaborado pelo DNIT.

O principal êxito foi ter reunido no Clube de Engenharia, no Rio de Janeiro, sob a coordenação da Associação Brasileira de Engenheiros Rodoviários – ABER, todas as instituições ligadas ao setor, sejam elas sindicatos e associações de empresários, associações de engenheiros, associações científicas, universidades ou órgãos do governo, onde foram debatidos os problemas e apresentadas as sugestões para que o Brasil volte a ter uma infra-estrutura física e operacional rodoviária que atenda as suas necessidades. Vale lembrar que este é o primeiro Fórum, com este formato, e que teve sete sessões mensais de novembro de 2005 a maio de 2006.

As tecnologias hoje existentes sejam de materiais, equipamentos, métodos ou procedimentos, são suficientes para resolver a problemática da manutenção rodoviária. Portanto, o problema não é técnico e sim político, de gestão de recursos públicos. Nossos engenheiros e nossas empresas estão habilitados a utilizar estas tecnologias. Soluções como o ITS (Sistema Inteligente de Transportes) para a operação de vias, ou novos métodos para a recuperação de pavimentos rígidos ou flexíveis como whitetopping, overlay e asfaltos polimerizados estão disponíveis. Evidentemente que temos que continuar pesquisando para atender às demandas emergentes.

A situação da malha rodoviária federal em todos os estados da federação é lastimável. (SUPEROBRA.COM).¹³¹

¹³¹ Fabiana Borja, Malha Rodoviária Brasileira, texto sem data de criação. Disponível em: http://www.superobra.com/admin/news.asp?ID_New=2245&ID_Sessao_New=1 Adaptado, Acesso em 17/09/2009.

4.3 Publicidade

A publicidade é meio de influência muito grande, causando um ataque feroz às pessoas. Quando utilizada adequadamente, modifica seu modo de pensar, cria situações consumistas, contudo, aqui ela atua como um inibidor de acidentes, ou ainda, mostra aos condutores algumas situações não vividas e não vistas por muitos.

Este ponto não tem só caráter informativo e orientador ao condutor, mas também a todos os cidadãos para serem precavidos e tomarem alguns cuidados quando estiverem em trânsito.

Várias são as campanhas, propagandas relacionadas ao sistema de trânsito, ocorrendo anualmente a chamada semana do trânsito, que visa o aconselhamento e reflexão por parte dos condutores, que por sua imprudência e negligência provocam acidentes graves, levando anualmente a milhares de mortes, “...decorrentes de brigas e discussões...”(DENATRAN)¹³²

Os recursos educativos e as peças publicitárias produzidas por ocasião da Semana Nacional de Trânsito, deverão transcender a mera apresentação de regras e normas, oportunizando a reflexão sobre o comportamento das pessoas no trânsito. Não para sentenciar culpas, mas para construir uma nova cultura, ancorada em princípios éticos e de cidadania.

Fundamentar a educação de trânsito em valores é um desafio; um compromisso a ser assumido por todos os profissionais da área.

... o tema **EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO** possibilitará que os órgãos e entidades do SNT trabalhem no sentido de promover, à população em geral, iniciativas focadas em valores como **respeito, gentileza, cooperação, colaboração, tolerância, solidariedade, amizade**, entre outros tão importantes ao trânsito seguro e harmônico. (DENATRAN)¹³³

¹³² Alfredo Peres da Silva, Tema da Semana Nacional de Trânsito, educação para o trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2009/snt2009.htm> Acesso em 21/09/2009.

¹³³ *Idem.*

Mesmo com o grande número de informações sobre trânsito, havia a necessidade de se criar algo mais profundo, que cuidasse especificamente do trânsito, do veículo juntamente com o condutor. A partir desse pressuposto existem campanhas que divulgam, ensinam e orientam como se deve estar no trânsito e principalmente no interior de seu veículo, conforme citação:

Campanha Madrugada Viva, Grupo de jovens que percorre locais movimentados e orienta sobre respeito ao uso do cinto, o perigo de beber e dirigir e conversa sobre assuntos relacionados à segurança no trânsito. Com mais de 10 anos de existência, hoje a Campanha é realizada em cerca de trinta e seis municípios gaúchos como Caxias do Sul, Alegrete, Bento Gonçalves, Pelotas, Santa Maria, entre outros. Só na Região Metropolitana existem cerca de 2.500 jovens inscritos para participarem da ação, e, a todos os dias muitas visitas, telefonemas e e-mails ampliam o número de interessados em tornar-se voluntários.(PORTAL DO TRÂNSITO)¹³⁴

Campanha Transportando Crianças no Carro, Campanha feita pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo para conscientizar sobre o transporte seguro de crianças. No Site da Campanha, podem ser encontradas dicas e regras de como transportar adequadamente as crianças nos veículos, dando ênfase de como proceder corretamente e mostrando também quais são os erros mais comuns que podem trazer sérios riscos à vida de uma criança transportada no carro. (PORTAL DO TRÂNSITO)¹³⁵

Campanha PARE Programa criado pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de combater os altos índices de acidentes de trânsito no Brasil. Com mais de 13 anos de existência o projeto visa em trazer muitas informações como dicas de Segurança um Guia Fácil do Código de Trânsito Brasileiro entre muitas outras coisas. Acesse o Site da Campanha PARE, e saiba mais! (PORTAL DO TRÂNSITO)¹³⁶

4.4 Saúde Pública

Hoje, com os estudos mostrados neste trabalho vimos que os gastos com a saúde quando se trata de condutor e vítima de acidentes de trânsito são muito grandes,

¹³⁴ Disponível em: <http://www.portaldotransito.com.br/campanhas-de-transito/campanha-madrugada-viva.html> Acesso em 21/09/09.

¹³⁵ Disponível em: <http://www.portaldotransito.com.br/campanhas-de-transito/campanha-transportando-criancas-no-carro.html> Acesso em 21/09/09.

¹³⁶ Disponível em: <http://www.portaldotransito.com.br/campanhas-de-transito/campanha-projeto-piloto.html> Acesso em 21/09/2009.

chegando a bilhões, segundo Aryana Aragão.¹³⁷ Contudo a Lei Seca fez com que esses gastos tivessem uma diminuição avassaladora. Mesmo assim ainda são perceptíveis o grande número de vítimas do trânsito e dos valores investidos no atendimento a elas. Desta forma, nas palavras de Fabio Racy¹³⁸, "...a resposta para a diminuição dos acidentes será encarar a questão como caso de saúde pública".

Há formas de mudar o que vem ocorrendo, seria usando métodos ainda mais severos e punitivos aos que desobedecem a legislação de trânsito incorrendo em prejuízo a pessoas, tanto pedestres, como condutores.

Temos como exemplo o governo francês que com medidas firmes conseguiu a incrível façanha de diminuir o elevadíssimo número de mortos no trânsito diariamente, objetivo alcançado através de investimentos no processamento de multas, na infra-estrutura no que trata de radares, policiamento, dentre outras medidas que contribuem para um trânsito saudável, pacífico e harmônico.

'Guerra' no trânsito é caso de saúde pública, diz especialista. Acidentes matam 35 mil por ano e custam R\$ 30 bilhões ao país. Modelo francês de prevenção de acidentes teve apoio contínuo do governo.

Em proporções bélicas, os acidentes de trânsito no Brasil matam quase 35 mil pessoas por ano, ou seja, 95 pessoas por dia. Motoristas embriagados, velocidade acima do limite, falta de fiscalização e de respeito entre as pessoas são diariamente listados por entidades e autoridades envolvidas na luta contra os acidentes como as causas do problema que, até agora, não teve solução. De acordo com o secretário executivo do Conselho Estadual para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte (Cedatt), Fábio Racy, a resposta para a diminuição dos acidentes será encarar a questão como caso de saúde pública. Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), o Brasil gasta R\$ 30 bilhões por ano no atendimento das vítimas.

E o exemplo vem da França. As entidades francesas Sécurité Routière – órgão normativo que elaboras as leis de trânsito no país - e Prévention Routière – grupo não-governamental e científico que

¹³⁷ Assessoria de Comunicação do CONFEA – Conselho Federal de Engenharia Arquitetura e Agronomia. <http://mountainbikebh.com.br/site/index.php/trnsito-um-problema-para-muitas-cidades-brasileiras> Acesso em 21/09/2009.

¹³⁸ Secretário Executivo do CEDATT - Conselho Estadual para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1168590-9658,00-GUERRA+NO+TRANSITO+E+CASO+DE+SAUDE+PUBLICA+DIZ+ESPECIALISTA.html> Acesso em 21/09/2009

fiscaliza o cumprimento das leis de trânsito – apresentaram nesta terça-feira (26), durante o Seminário Internacional de Segurança e Proteção no Trânsito e nos Transportes em São Paulo, os caminhos traçados pelo país para reduzir drasticamente o número de acidentes no trânsito.

De acordo com o presidente da Prévention Routière, Pièrre Gustin, 12 pessoas morrem por dia em acidentes de trânsito na França. Entretanto, a realidade no país não foi sempre essa: em 1972 eram 17,5 mil mortes a cada 30 dias, ou seja, mais de 500 diariamente. Os principais inimigos do trânsito eram a falta do uso de cinto de segurança, altas velocidades e o consumo de bebidas alcoólicas por motoristas.

“O pico de catástrofe foi o ano de 1972, com o aumento da frota circulante. A partir daí começamos a fazer uma forte campanha com a sociedade. Em 1973, chegamos a organizar uma manifestação com 17 mil pessoas, que deitaram nas ruas para simbolizar as mortes”, observa Gustin.

A associação Prévention Routière foi criada em 1949, mas precisou muito mais do que a adesão dos franceses e a forte campanha publicitária, necessitou também do forte apoio do governo federal, consolidado a partir de 2003. “A França estabeleceu metas, o que é muito importante”, observa Racy. E metas ambiciosas. O objetivo fixado para 2012 é a redução das mortes em acidentes para menos de 3 mil.

“Em 2003, o governo francês instalou mais de 2 mil radares móveis e fixos nas rodovias do país, reforçou drasticamente a polícia para fiscalização e aperfeiçoou o sistema de multas, que chegam à casa do infrator em, no máximo, dez dias”, explica Gustin. Outra mudança importante estabelecida desde 2008 foi a inclusão de mais 500 radares em cinco anos, a confiscação do veículo em caso de condução sem habilitação e reincidência de infração de velocidade acima do limite ou uso de álcool.

Pièrre Gustin conta que entre os principais desafios das entidades envolvidas na causa foi a mudança de cultura para a condução menos agressiva. Segundo o especialista, as campanhas precisam ser firmes e contínuas para funcionar, por isso, o envolvimento do governo é fundamental.¹³⁹

A dura atuação do governo Francês para coibir a desobediência à legislação já está bastante firme e estruturada, todavia o governo brasileiro não deixa o trânsito a mercê de seus acontecimentos e cria medidas educativas para conscientizar o condutor sobre o perigo que é sua condução irresponsável.

¹³⁹ Priscila Dal Poggetto Do G1, em São Paulo, 27/05/09 - 06h40 - Atualizado em 27/05/09 - 10h48. disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1168590-9658,00-GUERRA+NO+TRANSITO+E+CASO+DE+SAUDE+PUBLICA+DIZ+ESPECIALISTA.html> Acesso em 21/09/2009.

Há dois meses o governo do estado do Rio de Janeiro iniciou a chamada Operação Lei Seca, que conta com seis equipes formadas por policiais militares e civis, estudantes de medicina, representantes do Detran, integrantes de ONGs e cadeirantes que tiveram como seqüela de acidentes a deficiência física.

“É uma política de caráter preventivo feita por seis equipes de segunda-feira a segunda-feira, com dois focos: a fiscalização com blitz e a ação educacional”, explica o subsecretário para Trânsito do governo do Rio de Janeiro, Carlos Alberto Lopes. Em 60 dias de operação, os acidentes de trânsito caíram 23,6%. O projeto custa, por mês, R\$ 200 mil.¹⁴⁰

Além disso, o deputado Beto Albuquerque (PSB-RS)¹⁴¹ tem se posicionado quanto à imprudência dos motoristas, “Metade dos brasileiros não usa cinto de segurança e nem capacete. Quando pensamos nessas questões lembramos apenas dos grandes centros”, comentando ainda das normas de trânsito que são amplas e com contexto completo e atual, sem deixar de defender que a justiça deve encarar o acidente com vítimas como sendo ato homicida, ainda cita que a cultura dos brasileiros quando autuados e multados por alcoolismo é de se sentirem como vítimas.¹⁴²

4.5 Atuação da Polícia Militar e da Polícia Rodoviária Federal

A atuação dessas polícias sempre visa a proteção social em rodovias federais e dentro de sua área estadual quando se tratar da polícia militar. Mesmo assim o CTB no artigo 21 inciso XII prevê a possibilidade de se firmar convênios que possibilitem ou criem uma atuação conjunta para o policiamento ostensivo do trânsito.

Mesmo atuando distintamente e vez ou outra em conjunto, sempre quando necessário, e isto ocorre em feriados, tem-se uma maior fiscalização com o escopo de evitar acidentes, orientar e fiscalizar os condutores quanto à capacidade de condução, ou melhor, verificação da capacidade reflexiva, já que esta é influenciada por

¹⁴⁰ *Idem.*

¹⁴¹ Presidente da Frente Parlamentar para um Trânsito Seguro e membro do Partido Socialista Brasileiro no Estado do Rio Grande do Sul.

¹⁴² Priscila Dal Poggetto Do G1, em São Paulo, 27/05/09 - 06h40 - Atualizado em 27/05/09 - 10h48. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1168590-9658,00-GUERRA+NO+TRANSITO+E+CASO+DE+SAUDE+PUBLICA+DIZ+ESPECIALISTA.html> Acesso em 21/09/2009..

ingestão de bebida alcoólica verificada por meio do etilômetro (equipamento que verifica a quantidade de álcool no sangue) usado em blitz Estadual, Municipal e Federal.

PRF vai mobilizar 9,3 mil policiais nas rodovias federais durante feriadão

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) inicia nesta sexta-feira(4) a Operação Independência nas rodovias federais do país, para reduzir o índice de acidentes de trânsito durante o feriado prolongado. A ação especial servirá também como base para operações padrão da corporação.

Entre os dias 4 e 8 de setembro, 9,3 mil policiais estarão mobilizados nos 65 mil quilômetros de estradas federais. A operação vai contar com 2 mil viaturas, 10 mil bafômetros e 700 radares medidores de velocidade, que correspondem ao total de recursos técnicos de que a PRF dispõe.¹⁴³

PM intensifica o policiamento em todo Estado no feriadão com mais de 1.200 militares nas ruas. Extraído de: Governo do Estado do Espírito Santo - 04 de Setembro de 2009

Em função do feriado da Independência, celebrado no dia 7 de setembro, os comandos de policiamentos ostensivos das regiões metropolitana, norte e sul da Polícia Militar do Espírito Santo (PMES) irão reforçar o policiamento a partir desta sexta (04) até a próxima terça (08) nos locais onde há maior concentração de pessoas neste período. Mais de 1.200 policiais vão atuar por turno em cada dia do feriado, distribuídos em todos os municípios do Estado.¹⁴⁴

¹⁴³Disponível em: <http://www.atribunanews.com.br/news.php?newsid=20071> Apud agencia Brasil 2009-09-04. Adaptado. Acesso em 21/09/2009.

¹⁴⁴Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/politica/3530901/pm-intensifica-o-policiamento-em-todo-estado-no-feriado-com-mais-de-1200-militares-nas-ruas> Adaptado. Acesso em 21/09/2009.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os crimes no trânsito acontecem de várias formas, com diversas pessoas, de diversas idades. Com tanta facilidade de se obter um documento de habilitação, exigindo somente saber ler e escrever, um analfabetismo “mitigado”, que muitas vezes o candidato não tem nenhuma ou quase nenhuma formação moral, de responsabilidade e respeito às demais pessoas e às normas de trânsito. Prova disso é o surgimento de leis que visam a punição mais severa, de condutores-infratores e um aprofundamento de políticas públicas relacionadas a educá-los, a criar novos mecanismos e a desenvolver um trânsito mais seguro.

Há algo a desenvolver, como uma legislação mais eficaz, maior rigidez na fiscalização, as primeiras informações nas escolas sobre o trânsito. Tudo isso torna os condutores mais qualificados e responsáveis consigo mesmos e com seus semelhantes, não menosprezando as políticas públicas para a manutenção das vias de tráfego e outros mecanismos que visem a melhoria do trânsito, tornando-o mais adequado às necessidades humanas.

O governo tem sempre e pode criar métodos diferenciados de preservação da incolumidade física e psíquica das pessoas no trânsito, seja através de fiscalização mais acirrada da polícia ou através de programas de educação e orientação, começando desde os primeiros anos escolares a informar como se deve portar na via, tanto como condutor quanto como pedestre, levando as pessoas a obedecerem o CTB e suas leis complementares.

Pode-se melhorar a segurança da via de trânsito, com a alocação de fiscais, na qual diminuirá a utilização de militares, que poderão ser destinados a locais onde sua atuação é indispensável.

O Estado poderá melhorar a qualificação de toda a polícia preventiva e dos fiscais de trânsito, presentes em algumas cidades, aperfeiçoando seus equipamentos, oferecendo cursos que os instruirão a se portar na via, estudando e aprendendo leis,

resultando desta maneira, maior qualidade na orientação, correção, punição e tratamento às pessoas.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, pág. 840
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 855
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 856.
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, pág. 857
- Editora Saraiva, Vade mecum 2009 - Código de Trânsito Brasileiro, artigo 88, p. 831.
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – Constituição da República Federativa do Brasil, pág. 7.
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 - Artigo 1º § 2º do Decreto nº 6488/2008, pág. 1763
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – artigo 3º da Lei 6.489/2008, pág. 1763.
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 - artigo 4º § 2º da Lei 6.489/2008, pág. 1763
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – artigo 6º da Lei 11.705/2008, pág. 1763
- Editora Saraiva: Vade Mecum 2009 – artigo 8º da Lei 6.489/2008, pág. 1764
- LENZA, Pedro, Direito Constitucional Esquemático, p. 77,78 e 158. Editora Saraiva 2009.
- RIBEIRO, Antônio Carlos; Félix, Éderson de Souza. Sinopse de Direito Constitucional. São Paulo 2005. Editora Edijur, pág. 17.
- GONÇALVEZ, Victor Eduardo Rios. Sinopses Jurídicas, Direito Penal Parte Geral, São Paulo 2007. Editora Saraiva, pág. 1.
- LEITE, Adriano Marques. Lei seca não reduz mortes. Jornal O Popular. Goiás: Ano 71, nº 20256: 4, 18/06/2009
- Editora Rideel. Dicionário Eletrônico Rideel. 2005.

Endereços Eletrônicos

<http://www.atribunaneuws.com.br/news.php?newsid=20071> Apud agencia Brasil 2009-09-04.

Aryana Aragão <http://mountainbikebh.com.br/site/index.php/transito-um-problema-para-muitas-cidades-brasileiras> Acesso em 21/09/2009

http://academicodedireito.com/index.php?option=com_content&view=article&id=56:conceitos-de-direito-penal&catid=32:direito-penal-i&Itemid=47

<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=535>

<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=535>

http://buenoecostanze.adv.br/index.php?option=com_content&task=view&id=1482&Itemid=87

<http://chamberlaws.com/2008/07/lei-seca-adianta-estatisticas-dizem-que-sim.html>

http://www.conjur.com.br/2008-jul-07/legislador_nao_alcançou_objetivos_lei_seca

http://www.detran.rs.gov.br/noticias/fr_not448.htm

<http://www.detran.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=107>

<http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2009/snt2009.htm>

<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=49>

<http://www.estadao.com.br/especiais/balanco-da-lei-seca,26897.htm> *Apud.* Ministério da Justiça

Fábio Racy, Secretário Executivo do CEDATT - Conselho Estadual para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte. Disponível em:

<http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1168590-9658,00-GUERRA+NO+TRANSITO+E+CASO+DE+SAUDE+PUBLICA+DIZ+ESPECIALISTA.html> Acesso em 21/09/2009

Fernando Lopes Nogueira e Viviane Lacerda Lopes Nogueira Disponível em:

http://www.conjur.com.br/2008-jul-07/legislador_nao_alcançou_objetivos_lei_seca

<http://www.geocities.com/Athens/Aegean/7911/texgeral.htm>

João José Leal Docente em Direito Penal. Professor do CPCJ/UNIVALI. Promotor de Justiça Aposentado e Ex-Procurador Geral de Justiça de SC. Disponível em:

<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=535> Adaptado.

<http://www.jusbrasil.com.br/politica/3530901/pm-intensifica-o-policiamento-em-todo-estado-no-feriado-com-mais-de-1200-militares-nas-ruas>

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4949>

<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1738>

<http://www.loveira.adv.br/material/tge7.htm> Acesso em 19/01/2010.

<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=lei>

<http://ospiti.peacelink.it/zumbi/org/cedeca/gloss/gl-juri.html>

http://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_de_Tr%C3%A2nsito_Brasileiro

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Petrobras>

<http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L9503.htm>

http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/default.cfm?pg=dspDetalheNoticia&id_area=124&CO_NOTICIA=10320 Priscila Dal Poggetto Do G1, em São Paulo, 27/05/09 - 06h40 - Atualizado em 27/05/09 - 10h48.

<http://www.portaldotransito.com.br/campanhas-de-transito/campanha-pare.html>

http://www.superobra.com/admin/news.asp?ID_New=2245&ID_Sessao_New=1

<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2009/06/15/um+ano+de+lei+seca+evitou+1+morte+e+96+feridos+ao+dia+em+sp+diz+serra+6743945.html>