

INEFICÁCIA DAS PENAS NOS CRIMES DE TRÂNSITO¹

Josilaine R. Vallini Macedo,²

Dean Fábio Bueno de Almeida³

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo apresentar uma análise da ineficácia das penas nos crimes de trânsito. Para sua realização foram feitas pesquisas documentais, em livros, monografias, artigos acadêmicos e sites. Demonstra-se a necessidade de um novo entendimento sobre a educação de Trânsito, difundindo a ideia social sobre qual é o objetivo da pena em relação aos crimes de Trânsito, e a maior eficácia das penas alternativas para estes delitos. Adotando-se o Princípio da Mínima Intervenção com a aplicação de penas alternativas em vez de penas de restrição de liberdade nos conflitos de trânsito, haveria mínima contribuição desse tipo de crime no aumento da população carcerária e a diminuição da reincidência desses crimes no futuro. O Sistema Penal atual não contribui para ressocialização dos infratores, muito pelo contrário. É preciso um trabalho coerente, uma educação eficaz, mudanças de pensamentos, eficácia nas leis. Só depois disso podemos pensar em criminalizar todos os atos humanos impensados. Educar ao invés de punir ainda é a melhor opção.

DISCUSSÃO

O presente trabalho aborda a Ineficácia das Penas nos Crimes de Trânsito. Ingressa no sistema prisional e defronta-se com as diferentes formas de sofrimento existentes, que ferem a estrutura do indivíduo.

Verificou-se que na prática as prisões não trazem benefícios aos indivíduos, apenas punição, e muitas das vezes desnecessária para o sujeito infrator; acarretam sobre a pessoa do encarcerado inúmeros efeitos negativos, os quais contribuem na sua separação social, trazendo uma degeneração da pessoa humana que irá repercutir dentro da sociedade após a sua saída da prisão.

Um subsistema social se reconfigura dentro dos muros da prisão, pois o cárcere apresenta-se como um instrumento de controle total do encarcerado. A prisão é o exemplo clássico de uma instituição total, que produz efeitos devastadores e consequências perversas tanto para os detentos quanto para rede social (LIMA, 2006, p. 10).

A excessiva intervenção no Direito Penal traz como reflexão o verdadeiro alcance do Princípio da Intervenção Mínima, um aspecto generalizado da última *ratio* do ordenamento jurídico dentro do Código de Trânsito Brasileiro.

¹ Trabalho de conclusão do curso de Direito da Faculdade de Educação Superior do Paraná (FESPPR)

² Acadêmica do curso de Direito da Faculdade de Educação Superior do Paraná (FESPPR)

³ Professor Titular de Direito Penal na Faculdade de Educação Superior do Paraná (FESPPR)

A Constituição Federal de 1988 preocupou-se com a busca da dignidade da pessoa humana, direito fundamental explícito no Ordenamento Constitucional; sendo assim, o Direito Penal encontra nesse princípio seu mais relevante modelo de atuação, a rigor que apenas bem jurídicos fundamentais sejam protegidos na esfera criminal.

A proteção da *ultima ratio* de bens jurídicos pelo Direito Penal é limitada pelo princípio da proporcionalidade, existindo a proibição da generalidade da última intervenção do Estado. Sendo assim, “proíbe o emprego de sanções penais desnecessárias” (SANTOS, 2012, p. 6).

Logo, o Direito Penal voltado para o cumprimento do princípio da mínima intervenção deveria utilizar a pena privativa de liberdade somente nos casos em que não existisse outra solução para a proteção do bem jurídico, evitando assim a prisão desnecessária de muitos indivíduos e, conseqüentemente, o aumento da população carcerária. A última razão do nosso ordenamento não seria usada para vinganças pessoais e tão somente para uma reestruturação social.

Refletindo sobre o sistema prisional brasileiro, de instável estruturação, sem nenhum critério educacional, questiona-se: após cumprimento de sua pena, como seria o retorno ao convívio social do indivíduo que ultrapassou as normas estabelecidas no trânsito?

Entretanto, a sociedade negligencia as conseqüências desse sistema repressivo de punição. O discurso penal materializa o poder atípico; ao invés de funcionar como instrumento de contenção do arbítrio estatal, limita a ingerência do poder punitivo na vida dos cidadãos. Estabelece uma intransigência do julgamento antecipado por parte da sociedade compactuada com a mídia, ao invés de um julgamento legal existe uma crítica social.

Comprovadamente, as penas alternativas são muito mais eficazes do que as de restrição de liberdade, ou seja, um infrator sujeito a pena alternativa tem menor probabilidade de não reincidir na prática de crime de trânsito do que o indivíduo que for submetido à pena de regime carcerário.

É uma total ilusão conjecturar que se pode resolver os problemas relacionados no trânsito por meio da criminalização exacerbada nas infrações já existentes. A repressão pela pena criminal é apenas um elemento de controle, certamente não é o mais importante. Apesar de ter ultrapassado o limite das regras de trânsito, na maioria

das vezes, o indivíduo não é um criminoso contumaz, não tem uma vida pregressa, não tem em sua vida delitos típicos, nem mesmo os considerados atípicos.

Não existe o intuito de menosprezar a Lei no direito em punir os “crimes de trânsito”; é incontestável o direito de “punição”. Entretanto, ao legislar, elaborar uma norma, deve-se ter em mente que essas são marcadas pela obrigatoriedade, devem ser impessoais, e que não possam gerar um devaneio social. Não devendo o Estado esquecer que por obrigatoriedade entende-se que as normas de Direito Público são normas cogentes, não podem ser revogadas ou criadas apenas pela vontade da sociedade.

É preciso olhar para as políticas públicas mais no sentido preventivo do que apenas punitivo. Dar mais ênfase à educação, priorizando, assim, os direitos sociais. Segundo Pitágoras (500 a.C.), “educai as crianças e não será preciso punir os homens”. Uma educação efetiva e uma punição de acordo com uma sociedade democrática de direitos sociais, firme, ao passo que mais equilibrada, será capaz de diminuir a incidência dos crimes de modo considerável.

Assim, procura-se demonstrar que é necessário um novo entendimento sobre a educação para o Trânsito, disseminar a ideia social sobre qual é o objetivo da pena em relação aos crimes de Trânsito e a maior eficácia das penas alternativas para estes delitos. As penas devem trazer como fim a prudência, a cautela não somente ter caráter penoso. A partir do momento em que o Estado toma para si o poder de administrar, regular a vida da sociedade, submetendo todos a sua tutela, a pena deve ter caráter retributivo proporcional. Posteriormente, identifica-se a medida qualitativa da pena, afastando a agonia do corpo, tendo como princípio a racionalidade, proporcionando a efetiva recuperação e reintegração do infrator na sociedade.

CONCLUSÃO

A pena deve desempenhar um papel preventivo, e não apenas retributivo. A punição usada somente como ferramenta para controle da sociedade corre risco de cair no fracasso e se tornar um meio para vingança pessoal, reforçando assim os laços da violência dentro da sociedade.

No Brasil, existe um gasto muito maior nos presídios do que em escolas; é inegável que algo esteja errado. É preciso atacar as causas e não somente as consequências relacionadas aos crimes, sejam quais forem. Hoje há uma inversão

total dos valores: exclusão social em prejuízo da edificação cultural do cidadão. Menos Estado social e mais Estado policial? Uma contradição dentro do organismo igualitário social.

As condições nos presídios brasileiros são caóticas; eles não atendem às finalidades a que foram destinados. É necessário avanço na organização do sistema prisional, promovendo uma melhor efetivação da Lei de Execução Penal, no que concerne aos direitos, à ressocialização dos apenados e à aplicação das penas alternativas.

A prevenção está associada diretamente à educação, embora não seja a única garantia de solução para os problemas no trânsito. É dever do Estado ensinar trânsito nas escolas; são inúmeras as razões para isso, entre elas, a mais importante, educar antes de punir. Consequentemente, haverá cidadãos mais conscientes dos seus deveres diante do coletivo, passando a entender e cumprir as exigências legais, inclusive as estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, que prima pela valorização da vida.

Educação no Trânsito incorporada nos currículos escolares vincula às questões sociais, à construção da cidadania, envolve diferentes aspectos da convivência coletiva, promove a interação de questões da vida real com os saberes escolares. Um aprendizado por meio de valores positivos para a formação integral do indivíduo não se deve omitir da responsabilidade de educar seus alunos para a utilização do ambiente trânsito.

Em uma sociedade penalizada, humanamente pouco desenvolvida, os problemas carcerários, a cada dia, só aumentam: prisões que corrompem ao invés de educar, contaminação da ética, corrupção moral generalizada; isso demonstra que é preciso urgentemente uma humanização prisional.

São muitas as medidas a serem tomadas por toda sociedade. É preciso trabalho coerente, educação eficaz, mudanças de pensamentos, eficácia nas leis. Só depois disso podemos pensar em criminalizar todos os atos humanos impensados. Educar ao invés de punir ainda é a melhor opção. Não basta punir, é preciso modificar a história do país, gerar mudanças culturais, criar um novo conceito da obediência às regras. “Não basta educar no trânsito é necessário educar para o trânsito” (TECNODATA, 2016).

REFERÊNCIAS (PARCIAL)

BECCARIA, Cessare Bonesana, Marchesi di. 1738-1794. **Dos Delitos e das penas**. 2.ed., 2ª tir. Bauru: EDIPRO. 2011.

BEZERRA, Adelly Karla Góes, MURARO, Celia Cristina. **A aplicação das penas restritivas de direitos**. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=14607>. Acesso em 15 dez./2016.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Novas Penas Alternativas** – Análise político-criminal das alterações da Lei n. 9.714/98. São Paulo. Saraiva, 1999.

CAPEZ, Fernando. **Curso de processo Penal**. 22.ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

CRUZ, Willian. **Vá de bike**. 6 de janeiro 2015. Na Holanda, educação para o trânsito começa na infância. Disponível em: <<http://vadebike.org/2012/07/holanda-educacao-transito-criancas-jardim-traffic-garden>>. Acesso em 01 jan./2017.

DENATRAN. **Educação de trânsito no ensino regular 1**. Código de Trânsito Brasileiro Versus Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/unidade%202.pdf>>. Acesso em 08 ago./2016.

DOTTI, René Ariel. **Bases e Alternativas Para o Sistema de Penas**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 1998.

DURKHEIM, Émile, 1858-1917. **As regras do Método Sociológico**: Tradução Paulo Neves; revisão tradução Eduardo Brandão. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes. 2007.

GOMES, Luiz Flávio, **Penas e Medidas Alternativas à Prisão**, São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. v. I. 6.ed. Niterói: Impetus, 2006.

HOBBS, Thomas. **Leviatã ou matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil**. Tradução de Alex Marins. 1.ed. Escrito em 1651. São Paulo: Martin Claret, 2002.

HULSMAN, Louk. Celis, Jacqueline Bernat de. **Penas Perdidas. O sistema penal em questão**. Título Original: Peines perdues. Le système penal em question 1982: editions du Centurion, Paris. Trad.: Maria Lucia Karan. 2. ed. Niterói: Luam Editora Ltda., 1997.

JESUS, Damásio de. **Código Penal Comentado**. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 1991.

LUTHOLD Pedro Henrique. **Uma breve história do direito penal positivo brasileiro e o PLS n.º 236/2012**. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12965>. Acesso em 10 out./2016.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 12.ed. São Paulo: Malheiros, 2000

MOURA, Tenente Coronel. Assessoria de Imprensa Perkons. "**Dirigir não é um direito. É uma licença concedida pelo Estado**". Disponível em: <<http://www.perkons.com.br/pt/noticia/391/dirigir-nao-e-um-direito-e-uma-licenca-concedida-pelo-estado>>. Acesso em 30 dez./2016.

MUÑOZ Conde Francisco. **Direito penal do inimigo**. Tradução de Karyna Batista Sposato, 1.ed. São Paulo: Juruá, 2012.

NORONHA, E. Magalhães. **Direito Penal**. V. I. São Paulo: Saraiva, 2001.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 10.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

PRADO, Luiz Regis. **Bem Jurídico-Penal e Constituição**. 5.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

QUEIROZ, Paulo de Souza. **Curso de direito penal: parte geral**. 7.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

REALE JUNIOR, Miguel. **Instituições de direito penal**. V. 1. 2.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

ROXIN, Claus. **A culpabilidade como critério limitativo da pena**. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais. Revista de Direito Penal, 1973.

SANTOS, Juarez Cirino dos, **Direito Penal – Parte Geral**. 5.ed. Florianópolis: Conceito Editora, 2012.

SOUZA, Braz Florentino Henriques de. **Código Criminal do Império do Brasil**. Biblioteca Digital Senado Federal. 1825-1870. 140 p. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/221763>>. Acesso em 18 ago./2016.

TECNODATA. **Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente**. Curitiba, 2006. Disponível em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/arquivos/File/Comunidade/Educar%20para%20o%20Transito.pdf>>. Acesso em 10 out./2016.

TRÂNSITO BR. **Variedades – Curiosidades**. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=21>. Acesso em 09 ago./2016.

TRANSITO IDEAL. **Educador. Breve história do trânsito**. Disponível em: <<http://www.transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito>>. Acesso em 08 ago./2016.