

SISTEMA PENAL, CRIMINALIZAÇÃO E CIDADANIA NO TRÂNSITO: DA PROMESSA DE SEGURANÇA À EFICÁCIA INVERTIDA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO¹

Vera Regina Pereira de Andrade²

Sumário: Introdução. 1. Objeto e objetivo da codificação: uma promessa de segurança. 2. Os métodos na caminhada da barbárie à civilização: o binómio educar e punir. 3. Educar e punir: desequilíbrio metódico. 4. A construção legal da violência e suas causas e a hegemonia do paradigma da beligerância. 5. Outro como paradigma: o fascínio alienígena. 6. Déficit de base nacional e de base científica para a política criminal. 7. Da promessa ao mercado de segurança e à eficácia invertida do Código de Trânsito. Considerações finais. Referências bibliográficas.

Introdução

O novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, doravante designado por CTB) dispõe, no § 2º do seu artigo 1º, que *“o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”*

¹Esse texto constitui uma derivação de uma pesquisa mais ampla que vimos desenvolvendo desde agosto de 1999 (até agosto de 2001), sob o patrocínio do Conselho Nacional de Pesquisa Científica (CNPq) e intitulada **Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 23.09.97) e cidadania: decodificando o impacto da nova lei na Sociedade Brasileira**. Foi originariamente publicado sob o título **O novo Código de Trânsito brasileiro: desafio vital para o terceiro milênio**. In. RODRIGUES, Horácio Wanderley (Org.). **O Direito no III milênio**. Canoas, Ulbra, 2000. P. 151-166.

²Doutora em Direito. Professora nos Cursos de Graduação e Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina.

Por trânsito considera-se, é o teor do precedente §1º do mesmo artigo, “*a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.*”

Dispõe ainda o artigo 6º que “*São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito: I- estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar o seu cumprimento; (...)*”.

Tomando por referencial tais definições do CTB e do Código de Defesa do Consumidor³ e, portanto, contextualizando jurídica e historicamente nossa abordagem, parece-nos, de imediato, que o trânsito, ainda que socialmente visível como um velho problema e ainda que de contornos jurídicos bastante difusos, pode ser inscrito na linha divisória entre o direito individual e supra-individual. Isso porque, se o direito ao trânsito apresenta-se fundado no velho direito individual de ir e vir, imprimindo-lhe novos contornos, o direito à segurança no trânsito aproxima-se, por sua vez, dos novos direitos transindividuais, particularmente dos interesses ou direitos difusos que, regra geral, devem impor limites àquele. Quanto ao dever jurídico de garantir o trânsito seguro, compete, segundo o dispositivo supracitado, ao Sistema Nacional de Trânsito (doravante SNT), o que implica, de qualquer forma, uma responsabilidade igualmente difusa.

Mas, de que segurança se trata? Qual o sentido do *trânsito seguro* oficialmente erigido, como se vê, em promessa central do novo Código? Quais são os limites e possibilidades do novo diploma na instrumentalização dessa promessa? Tais são os interrogantes que, à luz de uma leitura criminológica e político-criminal, nos propomos a responder. Pois, a nosso ver, trata-se do conceito e do direito central, explicitamente referido como objetivo básico a alcançar, que funciona como condição de sentido da codificação, opera latentemente ao longo de todo o seu discurso, e, no entanto, em

³ Segundo o artigo 81 do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990), que aqui tomamos por referente conceituai, entende-se por direitos transindividuais ou supra-individuais aqueles abrangentes dos interesses ou direitos difusos (de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato) e dos interesses ou direitos coletivos (de natureza indivisível de que sejam titulares grupos, categorias ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base). Diferentemente, é a titularidade individual e determinada que classicamente caracteriza, como a denominação está a indicar, os direitos individuais.

momento algum, é explicitado. De outra parte, desvelar o conceito de segurança é fundamental, seja para a compreensão dos pressupostos ideológicos que orientam o novo CTB, seja para a compreensão dos seus limites e possibilidades na contenção da violência e na instrumentalização da prometida segurança no trânsito. Enfim, no interregno dessa explicitação, deverão também resultar indicados os limites do próprio direito ao trânsito.

E por que priorizar o trânsito? As razões poderiam se multiplicar, mas basta lembrar que o Brasil é um dos países com a maior taxa de mortalidade e mutilações registradas em acidentes de trânsito no mundo - que matam, anualmente, o número de pessoas mortas na Guerra do Vietnã⁴; basta lembrar quanto tempo de nossas vidas passamos detidos no pequeno cárcere representado pelos veículos e quanto tempo demandamos no cuidado contra eles; basta pensar nos riscos, na tensão entre a vida e a morte e na radicalidade do compromisso com a vida que se encontra implicada nessa problemática, para situar o trânsito como problema capaz de nos sensibilizar e centrar a atenção, seja como indivíduos, profissionais ou comunidade; para situar o trânsito, antes de mais nada, no território da cidadania⁵ e, pois, para justificar a importância de sua abordagem.

Resta-nos saber se as promessas do Código, que se propõe a reger o nosso cotidiano sobre rodas no terceiro milênio, já não nascem, até certo ponto, com sintomas mórbidos.

1. Objeto e objetivo da codificação: uma promessa de segurança

São inegáveis a validade e a importância de uma codificação, nem que seja pela sistematização e princípio de unidade que confere a uma legislação, com a conseqüente melhora do acesso público a ela. No caso, não é a primeira (vigorava no Brasil um casamento polígamo do Código Nacional de Trânsito com algo em torno de 800 resoluções) e nem tudo nela é novi-

4 A perspectiva para a última década do século XX foi sombria. Estimou-se algo em torno de 350 mil mortos e um milhão e 500 mil vítimas portadoras de alguma forma de invalidez, temporária ou permanente. É digno de nota, pela força comovente e dramaticamente pedagógica de sua narrativa, o livro **Thiago Gonzaga: histórias de uma vida urgente**, escrito por Dedé FERLAUTO com base em depoimentos de Diza Gonzaga sobre o filho, morto em acidente de trânsito em Porto Alegre/RS, e publicado em maio de 1996 (juntamente com o lançamento da campanha publicitária VIDA URGENTE, pela Fundação Thiago Gonzaga, por ela fundada, de prevenção de acidentes envolvendo jovens motorizados).

⁵ A respeito do conceito de cidadania ver ANDRADE, 1993.

dade em relação à legislação anterior, fato que o efeito simbólico da publicação e a publicidade em torno do “novo” Código acaba por obscurecer.

O trânsito foi abordado, durante muitas décadas, como uma questão quase exclusivamente de engenharia de tráfego e de policiamento coercitivo e punitivo do Estado. Modernamente, é visto como problema complexo e multidimensional. Assim sendo, tanto a teorização e normalização relativas ao trânsito somente podem ser levadas a termo através de esforços multidisciplinares; quanto às respectivas políticas, somente podem ser políticas multiagenciais.

Por outro lado, da mesma forma que o trânsito é um problema multidimensional, a violência no trânsito é um problema multifatorial, ou seja, condicionado por uma multiplicidade de fatores, dentre os quais podemos mencionar, sem pretensões de exaustividade, fatores que evocam aspectos estruturais, conjunturais, institucionais, relacionais e comportamentais, tais como:

a) estruturas e mudanças sociais e tecnológicas (crescimento da frota e consumo de veículos em razão muito mais do que proporcional ao crescimento da malha viária, por sua vez em processo de deterioração, principalmente nos grandes centros urbanos e rodovias de grande circulação veicular; incremento da potência dos veículos convivendo com a deterioração da frota mais antiga; deterioração ou deficiência do sistema de sinalização;

b) relações sociais e institucionais e interesses económicos ou políticos localizados (relações de poder entre os usuários do trânsito e as autoridades policiais e administrativas, tráfico de influências, corporativismos, corrupções e outras ilegalidades permeando a burocracia do trânsito, interesses de mercado, profissionais, partidários etc);

c) condição física e mental e comportamento dos condutores e pedestres.

O novo CTB supera, sem dúvida, a concepção clássica do trânsito como problema de engenharia de tráfego e veicular, por uma visão mais abrangente e mesmo humanista, em que o homem é tornado sujeito e seus direitos e deveres ocupam o lugar prioritário que, anteriormente, era ocupado pelo automóvel. Razão pela qual, no discurso declarado, canaliza seus esforços para o exercício de uma cidadania responsável no trânsito. Mas longe está, como veremos, de otimizar essa visão, até porque, ao invés de se libertar, radicalizou a herança repressiva e policialesca que a acompanhava. Sendo o trânsito o objeto do novo Código, podemos divisar nele, contudo, duas dimensões. Em sentido lato, trata-se de uma regulamentação

abrangente do trânsito brasileiro realizado por via terrestre, que, seguindo a orientação superadora já indicada, contempla desde o regramento e distribuição de competências do SNT (capítulo II), normas gerais de circulação e conduta (capítulo III), normas relativas aos pedestres e condutores de veículos⁶ não motorizados (capítulo IV), à sinalização de trânsito (capítulo VII), à engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito (capítulo VIII), aos veículos (capítulo XIX), aos veículos em circulação internacional (capítulo X), aos registros de veículos (capítulo XI), ao licenciamento (capítulo XII), à condução de escolares (capítulo XIII) e à habilitação (capítulo XIV); até os aspectos da educação para o trânsito (capítulo VI) e da repressão às infrações e crimes de trânsito (capítulos XV a XX).⁷

Em sentido estrito, o objeto da codificação é a violência no trânsito e seu objetivo é combatê-la, reduzindo os acidentes e, por extensão, as mortes, mutilações e danos materiais no trânsito. A aliança declarada é, pois, com a vida (ver §5º do artigo 1º do CTB).

2. Os métodos na caminhada da barbárie à civilização: o binómio educar e punir

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

2.1. Circunscrevendo a Educação: quem e como se educa para o trânsito?

A Educação para o trânsito, contemplada no capítulo VI do CTB, em 6 artigos, deverá ser instrumentalizada através de Ensino Público (Educação Formal), na Pré-Escola e nas Escolas de primeiro, segundo e terceiro graus e de Campanhas públicas de caráter permanente (Educação Informal).

⁶ O conceito de veículo é amplo, no Código, designando desde veículos automotores até motocicletas e bicicletas. Consequentemente, o conceito de condutores também o é.

⁷ Por tal abrangência, parece-nos mais próximo da identidade de um Estatuto do que de um Código, embora assim não tenham entendido seus legisladores.

Além disso, cremos que as próprias normas do CTB, especialmente as normas gerais de circulação e conduta, as normas relativas aos pedestres e condutores de veículos não motorizados, a inspeção veicular, a condução de escolares e a habilitação destinam-se a cumprir, em si mesmas, uma função pedagógica preventiva.

A exemplo, partindo-se da premissa de que, ao longo da vigência da legislação anterior, a deficiente formação do condutor brasileiro revelou-se um dos principais indicativos da acidentalidade no trânsito, o texto do capítulo XIV destaca a relevância como deve ser encarada a habilitação do candidato a motorista. E o rigor das exigências para obtenção da respectiva carta pretende converter a habilitação, de mera formalidade que era tida, em instrumento de conscientização do candidato da real possibilidade decorrente da condução de um veículo automotor. Trata-se, pois, de ação pedagógica em si mesma.⁸

Dessa forma, visualizamos no CTB uma tríplice promessa pedagógica preventiva: a) através das normas jurídicas; b) através da Educação formal; e c) através da Educação informal.

Há que se considerar aqui que, diferentemente da punição, a Educação é um projeto a ser construído - simultaneamente à entrada vigor do Código, ainda que a curto e médio prazo, e de forma e conteúdo em aberto: quem e como se educa para o trânsito?

Espera-se que, de fato, sejam tomadas providências para a implementação do Ensino e das campanhas prometidas na Lei, sob pena de desgastar, cada vez mais, as já desgastadas expectativas do cidadão no Direito; sob pena de agudizar o descrédito na Legalidade. Sugere-se, também, que a Educação para o trânsito utilize como recursos pedagógicos básicos não apenas ideias e teorias, construídas a partir da nossa realidade (e não importadas acriticamente), mas, também, imagens de impacto, pois se é verossímil que ideias mudam ideias, muito mais o é que imagens mudam ideias e reconstroem a cultura. Por outro lado, somente as campanhas populares, que têm seu acesso democratizado à população, têm o poder de compensar

⁸ Nada contra normas dessa natureza, que são louváveis em muitos aspectos. Mas o que é subestimado, o tempo inteiro, são as mediações e as variáveis que se interpõem entre a letra da lei e a sua operacionalização, como os potenciais corruptores da burocracia gestora do trânsito. É como se a lei realizasse, mecanicamente, uma programação que simplesmente enuncia.

a seletividade imposta pela Educação formal, da qual estão excluídos os setores já escolarizados, seja pela faixa etária (como os idosos) ou outros fatores, e a totalidade, que é significativa, dos setores não escolarizados (analfabetos, crianças pobres etc.)

2.2. Circunscrevendo a punição: a hipercriminalização do cotidiano do trânsito

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

Nessa perspectiva, o Código propõe, em primeiro lugar, converter em infrações ou crimes algumas condutas que eram tipificadas como contravenções penais (como falta de habilitação para dirigir veículos e direção perigosa de veículo na via pública), e cuja consequência é o agravamento das penas. A seguir, propõe também o agravamento das penas de crimes já definidos no Código Penal, como homicídio e lesões corporais culposos ou redefinições relativamente a tipos penais (como a omissão de socorro). Enfim, criminaliza (também como infrações ou crimes) inúmeras condutas até então não criminalizadas, nem como contravenções.

Exemplo de infrações consideradas gravíssimas são: dirigir sem possuir carteira nacional de habilitação ou permissão para dirigir (é também crime) com permissão para dirigir ou carteira vencida ou casada, deixar de usar cinto de segurança, conduzir o veículo sem documentos obrigatórios, dirigir sem atenção, ter veículo imobilizado por

falta de combustível, avançar sinal vermelho de semáforo, dirigir sob influência de álcool (em nível superior a 6 decigramas por litro de sangue) ou de outra substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica (é também crime).

Alguns exemplos de infrações de gravidade média: ultrapassar pela direita, deixar de dar passagem pela esquerda, dirigir o veículo com o braço de fora ou com apenas uma das mãos. Infrações, enfim, extensiva aos ciclistas e motociclistas: direção agressiva de bicicleta, direção com uma só mão, condução de motocicleta sem capacete e vestuário ou transportando criança menor de 7 anos.

As penalidades previstas para as infrações (cumuladas com medidas administrativas, se for o caso) são: advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da permissão para dirigir, e frequência obrigatória em curso de reciclagem (art. 256 e §1º do CTB).

O artigo 258 adota, para as infrações punidas com multa, um sistema classificatório categorial que as classifica em quatro categorias, de acordo com sua gravidade, a saber, de natureza gravíssima (180 UFIR), grave (120 UFIR), média (80 UFIR) e leve (50 UFIR).

O artigo 259 estabelece o sistema de pontuação, segundo o qual, *in verbis*, “A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos”:

- I - gravíssima - sete pontos
- II - grave - cinco pontos
- III - média - quatro pontos
- IV - leve - três pontos

Dispõe, ainda, o artigo 261, §1º, *in fine*, que “(...) a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir contagem de 20 pontos, previstos no art. 259.”

As punições cominadas para os crimes de trânsito, cuja aplicação poderá ser cumulada com penalidades, são: detenção (prisão) para todos os crimes, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

A hipercriminalização do cotidiano do trânsito e o elenco de penas adotado (registre-se a pena de prisão *em primeira ratio* para os crimes de trânsito, eis que cominada para todos, indistintamente, e os altos valores

das multas), revelam que o CTB apostou alto na retribuição e na prevenção geral, ou seja, na ilusão do poder intimidatório da punição⁹.

Digno de nota, nessa direção, é o fenômeno hoje denominado de “administrativização do Direito Penal” que, dominante na Europa, é importado agora pelo CTB brasileiro. Trata-se, com efeito, da apropriação, pelos sistemas administrativos, de métodos punitivos típicos do Direito Penal, (inflacionando-se as chamadas sanções administrativas) com uma série relevante de implicações, cuja abordagem, contudo, foge aos nossos objetivos.

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

3. Educar e punir: desequilíbrio metódico

Diante do exposto, podemos concluir que o CTB contém uma dupla potencialidade, a saber, pedagógica e repressiva e que, neste binómio, inexistente equilíbrio. Pois, os potenciais repressivos (muito mais atuais) e, junto com eles, os potenciais corruptores, são quantitativa e qualitativamente superiores aos potenciais pedagógicos. De forma que o Código culmina por traír, em seus próprios termos, a premissa da prioridade cidadã.

Compreende-se, então, o significado às avessas do humanismo do legislador: se, de fato, ele olhou para o homem e seu complexo de direitos e deveres (e, mais especificamente, para a relação condutor-veículo), descen- trando o automóvel, foi, parece-nos, para melhor punir e, só residualmente, para educar. O homem, declarado cidadão, acabou convertido em consumidor do trânsito e objeto de seu controle policialesco e burocrático.

A favor da hipótese, mencione-se que o conceito de cidadania - que deveria permear o conjunto do código, potencializando o homem como

⁹ As funções oficialmente declaradas da pena são, tradicionalmente, a retribuição e a prevenção geral e especial: a pena, além de retribuir, deve prevenir a criminalidade (no Brasil, ver artigo 59 do Código Penal). A prevenção geral deve ser obtida através da intimidação dos cidadãos, dissuadindo-os da prática de crimes pelo temor supostamente causado pela cominação (previsão) da pena, em abstrato, na lei penal. A prevenção especial deve ser obtida já não através da previsão legal abstrata, mas da execução da pena privativa de liberdade em concreto, ou seja, na prisão, traduzindo-se na reabilitação dos criminosos para o retorno ao convívio social (no Brasil, ver artigo 1º da Lei de Execução Penal), embora nem as Ciências Criminais nem as legislações vigentes tenham chegado a um acordo sobre o significado do conceito de ressocialização.

sujeito de construção de uma cultura do trânsito - foi aprisionado num único e estático capítulo (V) de apenas 2 artigos (72 e 73) e teve seu significado apropriado, precisamente, pelo resíduo deste consumo: exercer a cidadania é peticionar, requerer ou solicitar informações ao SNT.

Trata-se, com efeito, de um Código com a tônica e a permanente inclinação para a segurança pública em detrimento da cidadania e dos direitos humanos declarados, que pretende domesticar o trânsito, antes pelo policiamento e pela força das punições, pelo impacto da máquina burocrática, de repressão administrativa e policial, do que preveni-lo através de uma ampla ação pedagógica de conscientização. Neste sentido, pode-se dizer que a domesticação da barbárie do trânsito pretende se exercitar antes pelo poder manifesto na caneta das autoridades do que pela civilização a partir de uma cultura cidadã, promovida por uma Educação autêntica, capaz de conscientizar os usuários para o exercício de uma cidadania responsável no trânsito. Trata-se, em suma, de uma ordem que pretende ser verticalmente imposta.

4. A construção legal da violência e suas causas e a hegemonia do paradigma da beligerância

Estamos, pois, em condições de indagar: como foi decodificado, no novo Código, o sentido da violência no trânsito e suas causas? Qual a interpretação que subjaz à letra de seu discurso?

Pelo discurso do CTB, pode-se constatar que a violência no trânsito foi equiparada com “acidentalidade” e decodificada, essencialmente, como violência individual, (mais especificamente, como violência comportamental) e essa, logo associada com violência criminal (criminalidade), identificando-se no comportamento dos condutores (livre-arbítrio) o fator decisivo e a responsabilidade pelos acidentes de trânsito (responsabilidade individual)¹⁰. A vitimação no trânsito aparece associada, em consequência, com as vítimas da criminalidade individual.

Reproduz-se, dessa forma, uma polarização ideológica maniqueísta entre o bem (vítimas e autoridades) e o mal (criminosos de trânsito) e uma

¹⁰ Expressão do que se afirma é a designação dos condutores brasileiros por “3Is (Três Is): Imprudentes, Imperitos, Irresponsáveis”, para indicar um comportamento no trânsito marcado pela *agressividade veicular*, expressão que, juntamente com *delitos do automóvel*, entre outras, integram o repertório de uma nova linguagem que vai sendo cunhada nessa direção.

associação entre os conceitos de segurança e criminalidade, da qual resulta um conceito de segurança no trânsito centrado nas ideias de punição e prevenção à criminalidade, apostando-se em dois grandes sistemas burocráticos e repressivos, em crise de legitimidade, a saber: o sistema penal (Lei-Polícia-Ministério Público-Justiça-sistema penitenciário) e o sistema nacional de trânsito e, subsidiariamente, em um sistema educacional a ser implantado, como métodos hábeis para instrumentalizar o controle da acidentalidade e, portanto, a segurança declarada.

Paralela e paradoxalmente (pois, como apostar em sistemas que, alega-se, não punem ou punem mal?) a impunidade é co-responsabilizada pelo aumento da violência veicular. Eis, portanto, em síntese, como o Código latentemente decodifica a fórmula dos culpados: comportamento 3I agressividade veicular + impunidade = aumento da violência (acidentalidade ou criminalidade) no trânsito.

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

Mas é necessário que se diga que tal decodificação não é singularidade do CTB, pois ele não faz mais do que reproduzir o discurso oficial sobre a violência que, colonizando todos os demais possíveis, é dominante no senso comum (político, jurídico, jornalístico etc.) da sociedade brasileira, obstaculizando a apreensão mais profunda do fenômeno.

E a hegemonia do paradigma penal (o tratamento dos conflitos sociais e da violência no espaço da pena) não é mais do que a outra face de um processo de esvaziamento do espaço da política, no qual a mídia exerce um controle social de especial relevância. Com efeito, o discurso dominante é

socialmente construído em interação com o poder da mídia, sobretudo televisiva, cujas imagens e opinião publicadas têm, como se sabe, significativo poder sobre a formação da opinião pública. Integra, portanto, o cotidiano doméstico dos brasileiros, invadindo suas casas, a informação massiva através de programas televisivos baseados na espetacularidade da violência (sangue) e da vitimação (lágrimas) individuais, com apresentadores marcados por estilos díspares, embora fortes, como o popular caricatural (Gil Gomes, Ratinho) ou *glamour* global (Marcelo Rezende), mediados pelo cinismo furioso (Boris Casoy), que bradam no ar tanto a “vergonha” da impunidade quanto a apologia da repressão (“cadeia”) como, respectivamente, culpa e solução para a violência, então decodificada como violência individual, descontextualizando-a e despolitizando-a. É o chamado “Movimento de Lei e Ordem” que, equivocadamente, é tido como um benéfico “clamor social” por uma legislação mais repressiva; como uma “saúdável” fonte motivadora do atual Código de Trânsito.

4.1. Violência superestimada e variáveis incluídas: o CTN como código comportamental

Não obstante, pois, uma apreensão aparentemente ampla da multidimensionalidade do trânsito, o pressuposto latente do Código parece ser uma identificação maniqueísta do bem (simbolizado nas autoridades responsáveis e nas vítimas) contra o mal (simbolizado nos motoristas imprudentes, imperitos, irresponsáveis, negligentes), como se a conflituosidade e mesmo o caos no trânsito fosse um problema exclusivamente comportamental, para o qual não concorressem estruturas e mudanças sociais e tecnológicas (conjunturas), complexas relações sociais e institucionais de poder, além de interesses localizados.

O CTB aparece, nesse sentido, como um Código comportamental e como uma declaração de guerra contra o comportamento dos motoristas, orientado pelo que denominamos “paradigma da beligerância”, no marco do qual, identificados os inimigos segundo o diagnóstico e estereótipos de quem faz a lei, logo se desfere o ataque. Por isso, o que culmina por se verificar é um cidadão repressivamente cerceado no seu próprio direito de locomoção veicular.

Se o Brasil se caracteriza, de fato, pela existência de uma anticultura no trânsito e se os motoristas indubitavelmente a co-constituem e, portanto, o controle da violência veicular deve necessariamente contemplar o seu com-

portamento irresponsável e abusivo, não pode absolutizá-lo e nele se esgotar, sob pena da política criminal colonizar, unilateralmente, todas as demais políticas, contrariando, uma vez mais, a evidência empírica da multidimensionalidade do trânsito. Nessa esteira, nem para punir nem para educar - ainda que neste método resida, a nosso ver, o principal fator preventivo da acidentalidade - pode-se reduzir o problema do trânsito a um problema comportamental.

4.2. Violências sonegadas e variáveis excluídas: os códigos ausentes

Chegamos, assim, às violências sonegadas e às variáveis excluídas pelo CTB: ao identificar a violência na relação entre o condutor e seu veículo, imunizam-se as estruturas (violência estrutural), as instituições (violência institucional) e as relações de poder (violência relacional), produzindo a descontextualização e despolitização dos respectivos conflitos.

Por outro lado, ao se pressupor a potencialidade da violência (o mal) no usuário, exime-se a concorrência tanto das autoridades com poderes para reprimi-la, quanto das complexas estruturas e conjunturas que não oferecem condições de pacificação no trânsito.

A história do País atesta, contudo, não apenas a existência daqueles motoristas, de fato, irresponsáveis (homicidas, em livre circulação), com mínimos ou nenhum cuidados veiculares e com a vida humana, mas a existência de irresponsabilidade, arbítrio e corrupção das próprias autoridades que têm o dever de garantir a segurança no trânsito.

Mais do que isso, a história do País atesta uma estrutural militarização do aparelho policial, que dela não se liberta, nem no exercício de funções que nada tem a ver com ataques militares (como o exercício da Polícia ostensiva de trânsito). Daí a profunda crise de legitimidade que hoje afeta o aparelho ao qual se delega o controle central do trânsito.

Importante também destacar que os superpoderes conferidos às autoridades, além de muito maiores que as defesas conferidas aos cidadãos, não se submetem, como estas, a um código comportamental. Pois o Código limita-se a afirmar o trânsito seguro como direito e a responsabilidade genérica do poder que o controla, ao declinar, no parágrafo 3º do artigo 1º, a responsabilidade objetiva dos órgãos e entidades do SNT por *“danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”*.

Indaga-se: qual é a efetiva abrangência deste dispositivo? Inclui a responsabilidade pelas perdas e danos causados aos cidadãos pelas autoridades que erram ou abusam de poder na repressão penal e administrativa ou na imposição de trâmites burocráticos à sua já burocratizada vida?

Em definitivo, se é certo que o CTB contém um código comportamental para os usuários, um código funcional (autorizador de competências e poderes) para os órgãos e entidades do SNT (o CONTRAN é o ator central aqui) e para as autoridades policiais e administrativas e, ainda, um código veicular (novamente disciplinando a conduta dos usuários em relação aos seus veículos), ele não contém um código disciplinador dos meios de produção de veículos, de circulação de ideias e serviços a seu respeito, ou seja, um código dos fabricantes, montadoras, despachantes, publicitários e outros que imponham, por exemplo, limites à velocidade e potência das máquinas. Não contém, igualmente, um código viário, que regulamente a construção e conservação das vias para oferecer um trânsito seguro e em condições de ser suportado pelos usuários sem chegar ao limite do *stresse*, autêntica esquizofrenia veicular que, reconhecidamente, contribuem para a violência no trânsito.

Indaga-se: quais são, no Código, os limites impostos aos fabricantes e montadoras de veículos e aos construtores das vias, que possam definir suas respectivas responsabilidades pelos acidentes de trânsito? E quais são os limites impostos à publicidade homicida, particularmente da Mídia falada, em torno do “poder” (*power*) dos veículos? E à publicidade sobre os prazeres da bebida alcoólica? São todos unicamente beneficiários de um mercado veicular em expansão? Se a responsabilidade jurídica do SNT é genérica e difusa, a responsabilidade indagada parece ser inexistente.

5. O “outro” como paradigma: o fascínio alienígena

É de se aduzir, também, que o CTB não parece ter se libertado do fascínio alienígena, produto de uma secular colonização cultural e jurídica a que estamos submetidos¹¹, ainda quando o referencial dos países ditos desenvolvidos para a elaboração da legislação pátria se apresente, cada vez mais, retórico e perigoso.

¹¹ Associado a esse dado, o atual processo de globalização impõe, mais do que nunca, a globalização do controle penal, isto é, a padronização normativa para combater àquilo que se define como criminalidade, da ótica do poder.

Retórico, porque se assumem os resultados alienígenas no trânsito como ideal a alcançar, muitas vezes “acima da” e “atropelando a” estrutura e a cultura nacionais. Julga-se o trânsito do “outro” civilizado porque o homem alienígena o é, sem ressaltar que ele se insere em uma estrutura social e uma cultura que favorecem e estimulam a sua “civilização”. Ou, em outras palavras, que o mesmo Estado que quer estar presente na hora de punir não se omite ou se omite menos na hora de educar e de se responsabilizar.

Perigoso, porque quanto mais o Direito promete, sem poder cumprir, mais perde poder e credibilidade social.

Logo, copiam-se, acriticamente, as exigências para obtenção dos mesmos resultados, usa-se predominantemente a repressão para alçar o plano do desenvolvimento; ou seja, define-se um amplo quadro de normas a obedecer, de difícil concretização, a começar pelo aparelhamento obrigatório dos veículos e, logo a seguir, um amplo quadro de punibilidade administrativa e penal real, para punir o estágio ideal a alcançar.

Em síntese, projeta-se o ideal (veículos superequipados, com onerosos equipamentos, e multas de valores faraônicos que os brasileiros, mesmo dos estratos médios, não podem pagar; hipercriminalização, que os sistemas penal e administrativo não podem operacionalizar), acima das estruturas e da cultura e pune-se, rigorosamente, o seu descumprimento real, que é previsibilíssimo.

Por outro lado, o CTB fortalece o poder do SNT precisamente quando se tornam públicas denúncias de corrupção e crise no interior de seus órgãos; fortalece o sistema penal e particularmente a pena de prisão, quando se aprofunda a crise do aparelho policial, especialmente militar, e do sistema penitenciário. Fortalece a pena de multa, ao tempo em que o País experimenta grave crise financeira e depauperização da população. Saliente-se, em especial, que os números das pesquisas e as imagens sobre a violência no sistema penitenciário brasileiro são tão fortes, contundentes e graves quanto os relativos à violência no trânsito, evidenciando que o CTB se baseou numa apropriação seletiva de números, imagens e ideias: ao mesmo tempo em que apropriou os primeiros, para justificar o argumento do “aumento” da violência no trânsito, olímpicamente ignorou os segundos, apostando, portanto, em “combater” uma estrutura violenta com outra tanto ou mais violenta e sem qualquer espaço potencial para absorver a criminalidade de trânsito.

6. Déficit de base nacional e de base científica para a política criminal

Chegamos, aqui, a um ponto fundamental. Se existe uma Política “criminal” orientando o CTB, ela pode ter escutado a voz do poder de plantão e o senso comum, mas certamente não escutou nem a ciência nem a experiência (a realidade do próprio País), carecendo de uma sólida base científica, teórica e empírica. Pois, além de apostar nas funções já cientificamente desmistificadas da pena e do sistema penal, estendendo-as para o Direito administrativo, aparece latentemente influenciado por uma visão alienígena.

Ao orientar-se, pois, pelos paradigmas da beligerância e do etnocentrismo, contraria a moderna orientação Político-criminal minimalista e abolicionista que, baseada em meio século de investigação criminológica teórica e empírica, consubstancia conclusões científicas irreversíveis no campo da criminalidade e da resposta punitiva. Tomemos um *flash* delas.

A Criminologia contemporânea demonstra, em primeiro lugar, que a seletividade¹² do sistema penal não é um acidente de percurso e não se deve a défices de infra-estrutura, mas se trata da lógica estrutural de seu funcionamento. A equação *minoría (pobre) regularmente criminalizada x maioria (dos estratos sociais médio e alto) regularmente imune ou impune*, na qual vimos, sinteticamente, traduzindo a seletividade, indica também que a impunidade não é uma disfunção do sistema, mas sua regra de funcionamento. Sabe-se, nessa esteira, que os chamados “criminosos de trânsito” não correspondem ao estereótipo dominante de criminoso (associado ao pobre, preto, feio, sujo, desempregado, alcoólatra etc), constituindo uma clientela que está, pelo *status* social, subtraída ao cárcere e, regra geral, na esfera da impunidade ou da imunidade penal.

De outra parte, e paradoxalmente, com a vastíssima criminalização nele consubstanciada, o Código instaura, sem dúvida, o auto-retrato da criminalidade para os pertencentes aos estratos médio e alto da sociedade,

¹² A seletividade significa que, embora a prática de crimes se dê pela maioria das pessoas na sociedade, e em todos os estratos sociais, o sistema penal criminaliza e está estruturalmente preparado para criminalizar apenas uma minoria de pessoas e pertencentes aos mais baixos estratos sociais. Os dados dos censos penitenciários brasileiros de 1994 e 1995 corroboram oficialmente a tese, ao concluírem que a clientela das prisões brasileiras é constituída por 95% de pessoas pobres. No jargão popular, a tese é vulgarmente conhecida pelo adágio: “A prisão é para os três pés: o pobre, o preto e a prostituta.”

historicamente excluídos do estereótipo de criminoso , mostrando a sua face real: é conduta de todos nós e não dos outros (*outsiders*, marginais, bandidos). Ainda que, certamente, tal reconhecimento não invadiu a cabeça dos legisladores, habituados que são a ver a criminalidade do outro lado, o Código revela, cristalinamente, um “banditismo” (?) automobilístico e que para as sequelas e mortes sob o signo dos “bandidos” sobre rodas - ainda quando seus colarinhos sejam tão alvos ou coloridos (branco, prata, vermelho, azul, verde) quanto as cores dos seus automóveis - as penas devem ser agravadas. Este é um efeito muito sutil, mas surpreendentemente traiçoeiro, que pode virar “feitiço contra os feiticeiros”, como abordaremos adiante. Tratar-se-ia da construção de um novo estereótipo de criminoso (ainda que para velhas condutas?) apta a causar impacto na lógica estrutural de funcionamento do sistema penal?

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

Em segundo lugar, no caso de prisão de pessoas pertencentes ao referido *status social* - do feitiço virar contra o feiticeiro - há, por outro lado, uma potencialidade de revolta. Imaginem-se os “criminosos” do trânsito, os “nossos filhos”, jovens dos médio e alto estratos sociais, detidos juntamente com “criminosos” perigosos, traficantes, estupradores, homicidas, aidéticos... dirão as elites, e a reação contra o Código poderá vir do próprio poder que pune.

Quanto à prevenção geral, a Criminologia demonstra que é impossível avaliar empiricamente o impacto intimidatório da pena em abstrato e, se alguma avaliação pode ser feita a respeito, é a de que não possui a eficácia declarada pelo sistema penal, como o demonstram, por sua vez, os inume-

ros dados empíricos existentes sobre a reincidência ou o aumento dos índices criminais após o agravamento qualitativo ou quantitativo das penas (como no Brasil, após as Leis que instituíram os crimes hediondos ou em Estados norte-americanos, após implantação de prisão perpétua ou pena de morte). Em suma, não apenas inexistente fundamento científico para sustentar que o endurecimento da repressão guarde uma proporção direta com a redução das infrações e crimes, quanto existe comprovação empírica de que persistem, apesar do seu impacto. Razão pela qual é ilusório esperar que a intimidação pela severidade das sanções penais e administrativas (especialmente pelo alto valor das multas) possa, por si só, diminuir a accidentalidade de trânsito. Este é um silogismo simplista que só obedece às regras da razão abstrata e só no campo da abstração pode se sustentar. Mas não resiste ao mais leve toque empírico.

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

Tratando-se da infra-estrutura, a caótica situação do sistema penitenciário brasileiro - retratada pela mídia e pelos últimos censos penitenciários publicados no País nos anos de 1994 e 1995, pelo Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária do Ministério da Justiça - evidencia não apenas a absoluta inviabilidade, mas a impossibilidade mesmo de se insistir na pena privativa de liberdade como resposta punitiva, o que é particularmente válido para os crimes de trânsito.

Além de evidenciar a profunda seletividade do sistema (95% dos presos são pobres), as indescritíveis condições existenciais de sua clientela, o profundo déficit de vagas etc, um dos dados que mais impressiona nesses censos é a desproporção profunda entre seu custo (custo da construção de estabelecimentos prisionais, de cada vaga, de manutenção do preso) e a sua inutilidade social. Cada preso custa, em média, 3,5 salários mínimos por mês o que, se investido fosse em trabalho, por

exemplo, empregaria aproximadamente três trabalhadores. Outro dado impressionante é que o número de mandados de prisão expedidos e não cumpridos (275.000 em 1994, sendo que no Censo de 1995, tal dado foi ocultado porque, imagina-se, não seja mais cognoscível) representa mais do que o dobro da clientela aprisionada e, dessa, apenas a metade se encontra cumprindo pena em penitenciárias, enquanto o restante se encontra em presídios e delegacias; em qualquer caso, em plena violação da Lei de Execução Penal.

Simplesmente - e derradeiros são os dados sobre a superlotação – não existe vagas para mais ninguém, seja nas penitenciárias ou nos presídios e delegacias públicas, onde irregularmente se amontoa e se evade, hoje, metade da população prisional do País, cujo maior problema de segurança pública, anunciado pela crescente ocorrência e gravidade das rebeliões, fugas e mortes, de envolvidos e inocentes, é o próprio sistema penitenciário.

Outro dado: apenas para acabar com a superlotação existente até o ano de 1994, fora os mandados de prisão expedidos e não cumpridos à época, seria necessária a construção de 130 estabelecimentos a um custo aproximado de 8 milhões de dólares cada um, com capacidade para 500 presos, sem computar no valor os equipamentos, apenas a construção.

Em suma, a Criminologia contemporânea e a evidência empírica, ou seja, a realidade dos nossos sistemas penais e penitenciários mostra, com uma exuberância tal que beira às raias da alucinação, não apenas a absoluta inutilidade da pena de prisão, mas a duplicação da violência que ela implica com a agravante dos seus altos custos sociais. Tratar a violência do trânsito com a violência do sistema penitenciário implica uma duplicação da violência inútil e numa ilusão de solução. Por todos esses motivos, é que as Ciências criminais contemporâneas já firmaram a convicção, em duas grandes linhas de Política criminal: a do minimalismo (sustentando a utilização da prisão como pena em *ultima ratio*) e a do abolicionismo penal (sustentando a necessidade de sua abolição), donde o tema emergente das penas alternativas, quando o CTB acaba de adotá-la em *prima ratio* para todos os crimes de trânsito.

Indaga-se: onde e para que fim se pretende encarcerar os “criminosos sobre rodas”? Quem pagará e como se pagarão os custos?

7. Da promessa ao mercado da segurança e à eficácia invertida do Código de Trânsito

Aceitando-se as premissas do trânsito como problema complexo e multidimensional e da violência como problema multifatorial, há que se concluir, logicamente, que não se trata de um problema “estático” que possa ser “solucionado” com intervenções unidimensionais e parcializadas, mas, ao contrário, trata-se de um “processo” cuja necessidade de superação é permanente e dependente da concorrência de múltiplos fatores, no qual o Código, não obstante sua importante simbologia e instrumentalidade, assume todo o seu relativismo.

E como toda Lei, o CTB é um programa de ação, o qual não tem o poder, por si só, de mudar a realidade que objetiva regular, quanto mais porque, como tentamos demonstrar, se reveste de limites estruturais e conceituais para instrumentalizar a prometida segurança no trânsito brasileiro; limites que vão desde a apreensão fenomênica da violência até os métodos eleitos para “combatê-la”. Estamos, pois, em condições de responder afirmativamente ao interrogante formulado ao início: o Código, destinado a reger nosso cotidiano sobre rodas e salvar vidas no terceiro milênio, já nasce, até certo ponto, com sintomas mórbidos.

Porém, mais do que limites, por conter inúmeros centros irradiadores de polémica, visualizamos nele as potencialidades de uma “eficácia invertida”¹³, no campo criminológico e político-criminal, que estamos a abordar. Pois, ao hipercriminalizar o cotidiano do trânsito, inflacionando as infrações e crimes, o Código desenha, antes que o mapa da segurança, o mapa da impunidade e da insegurança.

Considerando que o cotidiano do trânsito foi criminalizado, penal e, sobretudo, administrativamente, abrangendo condutas praticadas por todos os habitantes do País, reiteradas vezes¹⁴, somente restam duas alternativas: ou pune-se a todos igualmente (radicalizando o cumprimento dos princípios constitucionais da isonomia jurídica, da legalidade penal e processual penal) ou, reproduzindo-se a lógica seletiva do sistema penal, seleciona-se alguns.

¹³ Categoria que criamos para explicitar o funcionamento invertido do sistema penal. A respeito, ver ANDRADE, 1997.

¹⁴ Lembre-se, apenas, as infrações de dirigir com o braço para fora do carro ou com uma só mão (que já o eram no Código anterior) ou direção agressiva de bicicleta ou atravessar rua fora da faixa de segurança.

A primeira alternativa, além de ser impossível, não seria, paradoxalmente, desejável. É impossível porque, ao hipercriminalizar o social, o CTB encomenda ao conjunto dos (sub)sistemas encarregados do controle do trânsito uma demanda imensamente superior à sua intrínseca capacidade, ou seja, que estão estrutural e mesmo conjunturalmente incapacitados de absorver. Seria socialmente indesejável porque implicaria transformar a sociedade em uma grande prisão ou em um grande fundo arrecadador.

Como, unicamente, a segunda alternativa é factível, eis que a única capaz de ser operacionalizada (o que evidencia, entre outras variáveis, que a seletividade do sistema punitivo é estrutural) verossímil também é que, com ela, fica visível a impunidade no trânsito. Trata-se, com efeito, de um projeto simbólico, que não pode ser eficaz em sua totalidade e que não é feito para sê-lo, mas para (possibilitando algumas aplicações exemplares) gerar a ilusão de que o é; para gerar a ilusão de segurança!

Inversamente, pois, na defasagem entre o prometido e o possível de realização, o que se potencializa e redimensiona na sociedade é a sensação de impunidade e insegurança. O efeito social mais perigoso parece ser, de fato, a perda crescente de poder e credibilidade do Direito. Pois se antes havia a escusa da legislação e punição deficitárias para combater a criminalidade de trânsito, agora a opinião pública necessitará de novas e convincentes escusas. O que volta a realimentar a incerteza, insegurança e o temor na população e, inclusive, a indignação social e a rejeição, ao invés da adesão ideológica ao novo Código (pois é evidente a gravidade dos acidentes, mutilações e mortes no trânsito), voltando a desacreditar o sistema num mecanismo *defeed-back*. O chamado “clamor social”, por sua vez, pela radicalização repressiva como meio de solução do problema (cuja autenticidade deve ser permanentemente questionada porque, até certo ponto, socialmente construído pelos meios de comunicação de massa), ingressa por essa via numa espiral sem retorno.

A compreensão dessa cultura punitiva revigorada passa, contudo, pela compreensão dos objetivos latentes, não declarados, do Código de Trânsito, a partir dos quais o próprio sentido da “segurança” prometida pode ser ressignificado.

É que não há como não contextualizá-lo no âmbito de um autêntico mercado de controle do trânsito e de uma autêntica indústria da segurança. Não é outra a percepção de José Isaac PILATI (1998), ao concluir que

“Quem observa, pelo prisma da advocacia, a evolução do aparelho de fiscalização do trânsito nos últimos 25 anos, percebe um crescimento fantástico da sua capacidade de arrecadação, a par de um progressivo endurecimento nos processos administrativos (de cancelamento de multas). É que surgiu, em torno da segurança no trânsito, ao que se percebe, um microsistema económico bem identificado, forte e afirmado junto ao Estado, que, produzindo e oferecendo equipamentos e serviços especializados, tende, naturalmente, a incrementar as ações públicas de repressão (inclusive com o novo Código). O exemplo mais contundente são aqueles traçoeiros radares, estrategicamente colocados em retas inocentes, verdadeiras armadilhas de multas, com participação privada nos lucros, conforme denunciado, recentemente, pelo Ministério Público catarinense. (...) E mais: ao redor da arrecadação das multas fomenta-se uma rede (dependente) de indústrias e serviços (art. 320 do CNT), com todo um arsenal de interesses e poder, que a mídia, frequentemente, espelha e reflete.”

Considerações finais

Atravessando o mapa traçado pela codificação para encontrar o caminho da segurança, cremos que seja fundamental reencontrar o homem (nas ruas, nas praças, nas estradas), antes que no território do policiamento e do medo punitivo¹⁵, no da pedagogia e da cidadania. Porque esse é o território em que a segurança no trânsito poderá ancorar com mais solidez. Nesse sentido, se revela, a nosso ver, o andar mais importante da nova codificação: ter chamado a atenção e definido bases para a Educação no trânsito. Em consonância, pois, com a argumentação aqui desenvolvida, resta-nos apostar que na sua dupla potencialidade preventiva (Educação/repressão) se explore, ao extremo possível, a prevenção pela peda-

¹⁵ A conjuntura de entrada em vigor do CTB (janeiro/98) foi marcada por uma intensa euforia em torno dos números que, ocupando as manchetes cotidianas dos jornais brasileiros, noticiavam o impacto do novo Código na diminuição da acidentalidade de trânsito. Obviamente que esse é o resultado socialmente desejado e vital. Mas, além da advertência de que devido às “cifras negras” da acidentalidade (aquelas que não são oficialmente registradas e que não aparecem, portanto, nas estatísticas), é impossível saber-se o número total de acidentes no trânsito, é importante recordar também outros dados que acompanharam a entrada em vigor do Código: o peso da informação massiva quanto ao seu rigor punitivo e a desinformação e incerteza dos usuários quanto ao seu conteúdo concreto e às suas específicas consequências (o que dá cadeia, o que não dá?) associadas ao policiamento ostensivo nas ruas; o que resultou, de fato, no medo nas ruas e na tirada de pé do acelerador. Nessa esteira, pergunta-se: as motivações para a euforia foram reais ou contingentes? As bases da declarada redução da acidentalidade são sólidas ou frágeis? Até quando se pode mantê-la pelo policiamento ostensivo e pelo amedrontamento da sociedade? Por que não se fez desse, inversamente, um autêntico momento cívico, usando-se a mesma Polícia nas ruas e nas praças para uma ampla campanha pedagógica de esclarecimentos e conscientizações?

gogia antes que a repressão administrativa e penal. E se explore, não através de decisões e políticas públicas verticalizadas, mas horizontais, mobilizadas pelo permanente exercício da cidadania, em que a população, não apenas objeto, mas sujeito do trânsito, tenha real participação. E lembrando, por sua vez, que cidadania provém de cidade, seu lugar originário de exercício, e que o CTB acaba de implantar a chamada Municipalização, precisamente para que essa não se reduza a uma Prefeiturização, resgatemos o exercício da cidadania nas cidades, seja nas ruas, nas praças ou nos gabinetes, através de uma ação conjunta das autoridades e dos cidadãos envolvidos no processo (órgãos e entidades do SNT, condutores de veículos e pedestres) pois essa é, a nosso ver, a dimensão mais importante do novo Código, porque a única capaz de concorrer para transformar a anticultura brasileira do trânsito numa cultura genuína; a única capaz de potencializar o novo Código como uma autêntica aposta na vida: nas vidas que, de fato, não queremos perdidas no novo milênio.

Referências bibliográficas

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **Cidadania: do Direito aos direitos humanos**. São Paulo: Acadêmica, 1993.

_____. **A ilusão de segurança jurídica: do controle da violência à violência do controle penal**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997a.

_____. **Dos discursos enunciados aos discursos silenciados: recuperando a dignidade da política criminal pelo e para o homem. Discursos sediciosos: crime, direito e sociedade**. Rio de Janeiro, n. 3, pp.225-228, 1º sem. 1997b.

BARATTA, Alessandra. **Criminologia crítica y crítica dei derecho penal: introducción a la sociologia jurídico-penal**. Tradução por: Alvaro Bunster. México: Siglo Veintiuno, 1991.

_____. **Direitos humanos: entre a violência estrutural e a violência penal. Fascículos de Ciências Penais**, Porto Alegre, n.2, p.44-61, abr./maio/jun 1993.

_____. **Defesa dos direitos humanos e política criminal**. III Congresso Nacional do Movimento do Ministério Público Democrático. 18 a 21 de março de 1997. Foz do Iguaçu- Paraná.

DIAS NETO, Theodomiro. **Segurança pública: um conceito a ser repen-**

- sado. Boletim do IBCCrim**, n. 58, edição especial, set. 1997. p.12.
- FERLAUTO, Dedé. **Thiago Gonzaga - histórias de uma vida urgente**. Porto Alegre: Didacta, 1996.
- HULSMAN, Louk & CELIS, Bernat J de. **Penas perdidas: o sistema penal em questão**. Tradução de Maria Lúcia Karam. Rio de Janeiro: Luam, 1993.
- PILATI, José Isaac. **A unanimidade do Código. Diário Catarinense**, ano XII, nº 4333, domingo, 22 de fevereiro de 1998, p. 2.
- ZAFFARONI, Eugénio Raul. **Em busca das penas perdidas: a perda de legitimidade do sistema penal**. Tradução de: Vânia Romano Pedrosa & Almir Lopes da Conceição. Rio de Janeiro:, Revan, 1991.

Legislação e Documentos

- Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997).
- Código Penal Brasileiro.
- Censos penitenciários nacionais de 1994 e 1995 - Conselho Nacional de Política Criminal e Penitenciária - Ministério da Justiça.
- Lei de Execução Penal (Lei nº 7.210 de 11.07.1984).