

A PREVENÇÃO EM MATÉRIA DE ACIDENTES AUTOMOBILÍSTICOS

EUGÊNIO DA ROCHA FRAGOSO

(Bacharel em Direito e Licenciado em Criminologia pela
Université Libre de Bruxelles)

“O progresso aumentou **la circulation routière** e, em consequência, aumentaram os acidentes de trânsito...”, asseverou o Professor EVERARDO DA CUNHA LUNA, Catedrático de Direito Penal da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Pernambuco, durante o Ciclo de Estudos sobre as Medidas de Combate à Criminalidade Mundial Crescente, realizado em Atenas, no mês de setembro de 1972, dizendo, ainda mais, que o espírito de emulação dos jovens, “na corrida de automóveis”, não deve obstaculizar a efetuação de exame profundo dos crimes praticados por negligência e imprudência... (1)

A pertinência entre transformação social e crime já fora discutida em dois importantes Congressos das Nações Unidas: o de Londres, em 1960, e o de Estocolmo, em 1965. No primeiro, foram debatidas teses sobre a prevenção dos tipos de criminalidade resultantes das mutações sociais nos países menos desenvolvidos, cujas conclusões se mostraram satisfatórias; no segundo, chegou-se à conclusão de que a transformação social deveria ser objeto de um “planejamento social” e os progra-

(1) In “Arquivos do Ministério da Justiça” — n.º 124 — Dez. 1972 — pág. 90 — versão francesa do Professor Helcias de Castro Câmara — “La portée et les limites du Droit Pénal comme l’une des mesures appropriées pour faire face à la vague mondiale croissante de criminalité”.

mas para a prevenção coordenados por um órgão integrado por pessoas altamente qualificadas, funcionando dentro de um esquema global traçado para o planejamento nacional sócio-econômico.

Reportando-nos, ainda, à mencionada exposição do eminente Professor EVERARDO DA CUNHA LUNA, quer nos parecer que distinguir entre "crimes próprios da civilização em desenvolvimento (patrimoniais, por exemplo), e próprios da civilização desenvolvida (violentos, por exemplo)" implicaria em negar a ambivalência dos fatores das transformações sociais, que tanto podem gerar modalidades novas de crimes, como eliminar outras.

A urbanização e a industrialização, **de per si**, não conduzem à criminalidade, como pretende o emérito penalista.

ROBERTO LYRA FILHO, no seu estudo a respeito do "que é o delito, em certo tempo e lugar...", analisando as "correlações entre criminalidade e meio...", assim se expressa:

"Nestas notas sobre Sociologia Criminal, já acentuamos, aliás, as anomalias funcionais da urbanização (desde a cidade primitiva de vínculo agrário até o centro urbano, desenvolvido e moderno), tanto internamente (mobilidade descendente, na estratificação social, pelos condicionamentos de crises evolutivas — fracasso econômico e seu correlativo inconformismo — vêde RIMER), quanto externamente (inadaptação dos recém-chegados). Tudo isso contribui, na dinâmica social, para uma série de derivações criminógenas (entenda-se: propiciadoras da delinqüência e, não, determinantes rígidas, pois rejeitamos o absoluto determinismo sociológico — a respeito, vêde RECA-SÉNS, **ob. cit.**")

"Sob o ponto de vista sociológico, o "sociologismo" e o monismo economicista mereceram a crítica de RECASÉNS (**in ob. cit.**), a que nos reportamos, quanto ao erro da concepção causal como "força eficiente unilateral".

"Os antigos criminologistas pretenderam ver uma tendência à transformação do esquema de sociedades primitivas, em que predominaria a criminalidade de sangue, para a criminalidade fraudulenta, predominando nas "civilizações modernas": do bandido sanguinário ao "vigarista", da força bruta à inteligência..." (2)

(2) Apostila referente à 12.ª unidade do curso de Teoria Geral do Direito Penal e Criminologia, ministrado na Universidade de Brasília (1.º semestre de 1964).

Para ROBERTO LYRA FILHO, portanto, "... o antigo determinismo se revestirá da flexibilidade inerente à liberdade humana..." e a etiologia criminal entendida restritivamente. (3)

A ação desagregadora, corolário da "evolução social", como prefere MANUEL LÓPES-REY, da Universidade de Madri e organizador do instituto da ONU na Ásia e no Oriente para a prevenção do crime e tratamento dos transgressores, significa "continuidade e descontinuidade" de velhos padrões e a introdução de novos, que podem, ou não, entrar em conflito. A dinâmica do delito há de ser entendida, criminologicamente, dos ângulos social ao individual. Voltando a ROBERTO LYRA FILHO, apoiado em SEELIG, a macrocriminologia sujeitar-se-á "à conjugação com os elementos microcriminológicos". (4)

Portanto, a confusão entre novas e antigas formas de criminalidade específicas deve ser evitada, sobretudo porque num "país em desenvolvimento" atitudes tradicionalistas coexistem com as mudanças tecnológicas.

Se diferença existe, no caso, ela reside nos meios empregados pelos delinqüentes.

Todas as estruturas sociais encerram conflitos e desordens que devem, obviamente, sujeitar-se ao planejamento social. Os "obstáculos removíveis", tidos como "preconceitos" pelo ilustre Dr. CUNHA LUNA, não se afiguram tão removíveis e muito menos representam preconceitos, quanto à redução do crime a limites toleráveis, pois provado está que a organização sócio-econômica implantada num "país em desenvolvimento" não reduz os índices de criminalidade. Tome-se em consideração, para efeito do nosso estudo, "um quid imutável" e "condições momentâneas de natureza sócio-econômica".

A violência nos Estados Unidos da América não representou, sempre, uma constante? No México e na Índia, entretanto, mata-se mais que nos Estados Unidos, proporcionalmente! Na Inglaterra, a vida tem mais valor, enquanto no México, desde a colonização espanhola, nunca teve! Então, é a importância que se dá à vida humana que vai regular o número de assassinatos em dada cultura. Quanto aos crimes patrimoniais, arriscamos a afirmar que numa "civilização desenvolvida", comparativamente à "civilização em desenvolvimento", seu número é igualmente menor, proporcionalmente, dado o nível de progresso econômico

(3) *Ibidem.*

(4) *Ibidem.*

atingido naquela. Não há, pois, cultura sem violência ou danos patrimoniais, e isto nos parece óbvio.

Sempre contou o homem, desde épocas imemoriais, com grandes riscos e grandes recompensas. Em "El Tema de Nuestro Tiempo", escrito por ORTEGA Y GASSET em 1927, está contida a grande verdade de que qualquer situação pode orientar-nos no sentido da época em que vivemos, relacionando certos fenômenos, não com estruturas políticas, ou utilizando o controvertido termo cultura, ou mesmo circunscrevendo-os à "civilizações em desenvolvimento", ou "civilizações desenvolvidas", mas sim globalizando-os sem confundi-los com esse ou aquele **establishment**. "Se até as coisas têm lágrimas", traduzindo arbitrariamente verso de Virgílio, como pretendermos, sem prudentes restrições, abranger o fenômeno criminal desconsiderando a transcendência do humano, a formação multifacetária da psique individual, "a verdade psicológica do sujeito", no dizer freudiano, vulgarmente chamada "destino", encerrando pusilanimidades e apoucamentos, ao tempo em que as gerações se sucedem e a humanidade marcha progressivamente sob o impulso do trabalho e do avanço tecnológico prenunciando um fim grandioso, rico em ideais novos, que por balançarem, vez por outra, o arcabouço social, dão a uns tantos a falsa impressão de degenerescência, obliterando-lhes a visão, ao ponto de pretensamente desejarem um manso "retorno às origens", ou, então, levando-os ao proselitismo da eliminação dos agentes perturbadores da "segurança social", deles roubada enquanto dormiam sonhando com um "inconsciente hereditário".

Sociabilidade ou anti-sociabilidade; repressão ou prevenção, é o que cumpre indagar neste breve estudo que melhor se classificaria como divagações em torno de exigências que o progresso nos trouxe, geradas por um ser superior, chamado homem, suscetíveis de levar-nos ao contentamento ou à tristeza, sem que possamos, porém, deixar de atendê-las. A discussão é secular e não vamos levá-la adiante, por cediça.

Uma pesquisa básica em matéria de acidentes de trânsito, limitando-a a certas variáveis-chaves, torna-se necessária.

A elaboração de um modelo dos mecanismos da causalidade não é nosso intento.

Quando no Congresso de Criminologia de Bruxelas, realizado entre 15 e 18 de março de 1972, insistiram os tesistas de vários países, juristas uns, psicólogos, psiquiatras e criminólogos outros, no reexame dos limites da repressão, em função do escopo, dos fundamentos, dos possíveis resultados positivos da ação penal, ficou claramente demonstrado que a prevenção do tipo social, médico-psicológica e técnica, englobando o homem, a rodovia e o automóvel, deve ser tentada a todo transe,

pois as qualidades superiores que deram origem àquele meio de transporte devem alçar-se em proveito do bem-estar coletivo, irradiando felicidade.

O conceito de periculosidade é naturalístico, e sabemos que ela pode ser eliminada a partir do instante que atuemos sobre as condições que a determinam. Como afirma BETTIOL (5), "... tudo que é predisposto por medidas de caráter preventivo não pode ser suscetível de um julgo de antijuridicidade, porque a antijuridicidade reivindica necessariamente a idéia de reação peculiar a qualquer medida repressiva".

As pesquisas já realizadas em vários países europeus e nos Estados Unidos revelam aspectos do problema, assim enumerados:

- a) educação;
- b) personalidade do motorista;
- c) noção de responsabilidade;
- d) aspectos psicopatológicos;
- e) estudos epidemiológicos das medidas repressivas.

O caráter rudimentar, entretanto, dessas pesquisas, sendo a problemática multidisciplinar, tem constituído o maior entrave à política de prevenção que tanto preocupa os estudiosos da matéria e grandes parcelas da opinião pública.

A Organização Mundial de Saúde estabeleceu, por exemplo, que um motorista tido como hábil, perito, comete em média uma falta a cada três quilômetros percorridos. (6)

A análise das causas de acidentes mostra-se pouco sensível à repressão, tantos os fatores concorrentes. O Direito Penal, quer-nos parecer, é impotente para diminuir os índices de acidentes de tráfego. Sua eficácia, segundo as estatísticas judiciárias, é praticamente nula! E porque não dizermos da sua injusta aplicação face, por exemplo, a um motorista emotivo, ou vegetativo, submetido a teste psicotécnico, a quem se entregou uma Carteira de Habilitação? A sociedade pode negar a carteira, mas, desde que a avaliação dos riscos que alguém possa correr, na direção de um veículo, não foi suficientemente bem feita; que o controle das vias de circulação se revela débil, desde que o grau de periculosidade não foi aferido com precisão relativa, sabemos, mas aferido adequadamente sem que os "despachantes", figuras que dia a dia se

(5) Bettiol, Giuseppe — "Direito Penal" — Vol. II — Editora Revista dos Tribunais — 1967 — pág. 39.

(6) L. G. Norman — "Les accidents de la route — Epidémiologie et prévention" — 1962 — Bruxelas — pág. 53.

tornam mais onipresentes, "de tudo" se encarreguem, perdoem-me, mas a sanção penal passa a ser inaplicável.

A repressão só se mostrará efetiva quando puder conter-se nos limites da prevenção. O motorista passará a adquirir noção de responsabilidade a partir do sentimento de que poderá ser surpreendido em falta. Se o controle das autoridades de trânsito, via de seus agentes, é negligenciado, nada poderemos esperar da repressão.

A sensibilidade do condutor de veículos à sanção fica grandemente diminuída, também, pela cumplicidade da opinião pública, tema desenvolvido por J. J. DESMAREZ e aprofundado por A. GODART, Diretor do Centro de Problemas Criados pelo Automóvel, da Bélgica, no Congresso de Criminologia a que nos referimos. Assim, diz GODART:

"C'est que, pour l'opinion publique, tuer en voiture ce n'est pas un meurtre, mais un "accident." (7)

ROBERTO LYRA FILHO, citando HERMANN BEKAERT ("L'Impunité"), Professor da Faculdade de Direito da Universidade Livre de Bruxelas, aponta dentre vários "imperativos de coesão dos grupos sociais", um "sentimento coletivo de desprezo pela vítima"... "uma rebeldia ao ordenamento jurídico-penal e à jurisdição penal..." (8)

Concluimos, ao compasso de martelo, se assim entenderem alguns dos leitores, que uma eventual "solução" poderá vir a ser dada ao problema dos excessos cometidos por milhares de motoristas se os Ministérios da Justiça, dos Transportes, do Trabalho, da Educação e da Saúde constituírem grupos de estudo no sentido de traçarem as primeiras linhas de uma política preventiva realmente séria, pois entendemos que a segurança em matéria rodoviária é tributária de tais pastas.

Infundindo no espírito do povo que os acidentes de tráfego não são meramente "fortuitos", mas dependem de causas bem determinadas, reduzindo-se, assim, o grau de subjetivismo da responsabilidade; que o acidente não é "inevitável" e muito menos representa um tributo que se deve pagar ao automóvel fatalisticamente; que o "Seguro Obrigatório" seja encarado com maior seriedade, pois visa-se com avidez, em regra, à reparação financeira que, sabemos, não pode reduzir o sofrimento moral, propiciando uma "segurança social" que predispõe à irresponsabilidade, começaremos a viver em simbiose com esse engenho formidável chamado automóvel.

(7) Godart, A. — "Approche sociologique de la sécurité routière" — In *Révue de l'Institut de Sociologie* — n.º 04 — Bruxelas — 1970 — pág. 630.

(8) *Ibidem*.