



TRÂNSITO, INFRAÇÕES E PUNIÇÕES: UMA EXPERIÊNCIA EM UBERLÂNDIA

Denise Labrea Ferreira

denilabrea@yahoo.com.br

Universidade Federal de Uberlândia

Gustavo Eugênio de Freitas Faria

Universidade Federal de Uberlândia

Juliana Pontes Pinto Freitas

Universidade Federal de Uberlândia

Paulo Vitor Batista Salgado

Universidade Federal de Uberlândia

RESUMO

No combate as inúmeras e violentas mortes no trânsito é a certeza da punição pelo crime cometido que gera mudança no comportamento dos indivíduos. No Brasil, nos últimos cinco anos, a aplicação de penas alternativas cresceu significativamente e uma de suas formas de aplicação é o projeto temático, no qual as penas propostas passaram a estar diretamente relacionadas ao delito cometido. Na cidade de Uberlândia, no período de abril a junho de 2009, foi realizado um projeto de pena alternativa com temática sobre trânsito, atendendo a 11 indivíduos encaminhados pela Central de Apoio e Acompanhamento às Penas e Medidas Alternativas. Através da atuação de uma equipe multidisciplinar foram debatidas e contextualizadas diversas questões referentes ao trânsito e acidentes em Uberlândia e no Brasil, através de palestras, vídeos, gráficos, imagens e dinâmicas. Foram realizados questionários referentes ao perfil do infrator, seus conhecimentos prévios quanto ao tema e os assimilados após as discussões. A opinião do apenado sobre as transformações ocorridas no seu comportamento ao término do período valida tais iniciativas.

Palavras chave: trânsito, infratores, penas alternativas.

INTRODUÇÃO

Considerados fenômenos evitáveis e de etiologia multifatorial, os acidentes de trânsito se relacionam à motorização decorrente do processo tecnológico, com conseqüente diminuição de custos e disseminação de veículos automotores (OMS, 2004a), a leis inadequadas ou insuficientes, a deficiências na conservação de veículos e da malha viária e a falhas humanas no que se refere ao comportamento de pedestres e de motoristas e a não utilização de dispositivos de segurança como capacete pelo motociclistas e cinto de segurança pelo condutor de veículo de quatro ou mais rodas (SHEEHY, 1982; OMS, 2004b). Esses acidentes se relacionam ainda ao abuso de substâncias como álcool e drogas ilícitas, geram custos estimados de R\$5,3 bilhões ao Estado e ceifam em média 35 mil vidas por ano (BRASIL, 2003).

No Brasil, o Código Brasileiro de Trânsito (CBT), publicado em 1997 determina ações preventivas e também punitivas para segurança no trânsito, legislando, dentre outros, sobre medidas, equipamentos e condutas para pedestres, ciclistas, condutores e passageiros de veículos motorizados (BRASIL, 1997). Apesar da rigidez das penas do Código de Trânsito, a impunidade para os crimes de trânsito é freqüente e decorre de fatores relacionados, dentre outros, à falta aparelhamento às delegacias para lidar com esse tipo de delito, que exige demanda de especialistas para produzir a perícia. Sem os exames periciais adequados, o inquérito retorna à delegacia, impossibilitando de ser oferecida a denúncia à Justiça e isso faz com que crimes de sejam prescritos, mesmo em casos que haja vítima fatal (LOPES, 2006).

No combate as inúmeras e violentas mortes no trânsito é a certeza da punição pelo crime cometido que gera mudança no comportamento dos indivíduos. Faz-se então necessária a adequação da pena à gravidade do crime cometido. Numa concepção decorrente de uma política que prioriza ações educacionais e preventivas à criminalidade, em detrimento de posturas repressivas surgem políticas públicas específicas para mobilizar a sociedade almejando o desenvolvimento das consciências individuais e coletivas para a consolidação do Estado Democrático de Direito (LEITE, 2005). Em decorrência disso, no Brasil, nos últimos cinco anos, a aplicação de penas alternativas em substituição à pena privativa de liberdade cresceu 412% (MATUZIRO, 2008) e se dá em cinco diferentes tipos: Prestação de Serviços à Comunidade (PSC), Pena Pecuniária (PP), Interdição Temporária de Direitos, multa e Limitação de Fim de Semana (LFS). A eficiência e o êxito das penas alternativas dependem de sua aplicação com equilíbrio, da sua execução e da sua fiscalização adequada, do contrário podem levar à impunidade, e não cumprir o seu verdadeiro objetivo (CALGARO, 2004).

Em Minas Gerais, nas cidades de Belo Horizonte, Contagem, Betim, Santa Luzia, Ribeirão das Neves, Ipatinga, Governador Valadares, Uberlândia, Uberaba, Juiz de Fora e Montes Claros, o Governo do Estado, através da Secretaria de Estado de Defesa Social, vem desenvolvendo o Programa CEAPA (Central de Apoio e Acompanhamento às Penas e Medidas Alternativas). Corpo integrante da Superintendência de Prevenção à Criminalidade, o Programa foi implantado segundo os parâmetros da CENAPA - Central Nacional de Apoio e Acompanhamento às Penas e Medidas Alternativas (AGÊNCIA MINAS, 2009).

A CEAPA trabalha o diálogo permanente entre o beneficiário e as instituições parceiras, buscando questionar a criminalidade e seus fatores motivadores para que haja uma busca coletiva de soluções para os problemas sociais. Em Minas Gerais, desde 2002, a Ceapa já atendeu cerca de 30mil pessoas, com uma média de 95% de cumprimento das sentenças, uma das mais altas do país. Em 2006, o programa inaugurou uma nova forma de trabalho, denominado Projetos Temáticos. Na prática, isso significa que as penas propostas passaram a estar diretamente relacionadas ao delito cometido. Essas atividades acontecem em grupo, com os participantes refletindo em mudanças de atitude em benefício próprio e da coletividade com resultados mais efetivos e duradouros, porque o indivíduo é estimulado a viver como agente de transformação da sua realidade social (AGÊNCIA MINAS, 2008).

Em Uberlândia, os tipos mais comuns de pena alternativa aplicada são a Pena Pecuniária (PP) e a Prestação de Serviços à Comunidade (PSC). Dados de 2008 revelam que desde a criação do serviço de penas alternativas em 2005, foram encaminhadas a instituições 1.465 pessoas de Uberlândia. Os apenados da Ceapa são encaminhados pelo Juizado Especial e não distribuem cestas básicas. Mensalmente, de 30 a 35 pessoas fazem prestação de serviço e 32 instituições sem fins lucrativos recebem as multas relativas à PP, cujo valor pode chegar a, no máximo, R\$ 3 mil reais (MATUZIRO, 2008).

OBJETIVO

Desenvolver um projeto temático sobre trânsito para o público de 11 pessoas que cometeram delitos de trânsito de qualquer espécie, encaminhadas pela Central de Apoio às Penas Alternativas (CEAPA), Juizado Especial Criminal, ligada ao Núcleo de Prevenção à criminalidade de Uberlândia com objetivo de promover reflexões e discussões sobre o tema.

METODOLOGIA

O projeto foi realizado no período de abril a junho de 2009, na cidade de Uberlândia, atendendo a 11 indivíduos encaminhados pela Central de Apoio e Acompanhamento às Penas e Medidas Alternativas – CEAPA, Juizado Especial Criminal, ligada ao Núcleo de Prevenção à criminalidade de Uberlândia. Consistiu de um encontro semanal, com seis encontros de 2 horas e dois encontros de 3 horas, num total de 18 horas. O infrator deveria obrigatoriamente cumprir frequência mínima de 75% das aulas para obter bom

aproveitamento do projeto; as faltas foram obrigatoriamente justificadas através de atestados ou declarações.

Inicialmente foram realizadas palestras informativas que contemplaram temas relacionados ao planejamento urbano, acidentes de trânsito bem como seus prejuízos e conseqüências à sociedade, assistência pré-hospitalar às vítimas de acidentes de trânsito e processos de reabilitação de tais vítimas. Foram debatidos e contextualizados exemplos de fatos ocorridos e estatísticas de acidentes em Uberlândia e no Brasil, através de vídeos, gráficos e imagens. Houve a participação de palestrantes de várias áreas de atuação como Geografia, Medicina, Fisioterapia e Corpo de Bombeiros. Durante um dos módulos foi realizado uma oficina teatral com os participantes, visando uma melhor sociabilidade entre o grupo e também uma reflexão criativa e dinâmica sobre o tema através de jogos teatrais e montagem de cenas curtas. Este módulo foi monitorado por profissionais de Artes Cênicas. Realizou-se também a produção, pelos participantes, de material didático para palestra que foi ministrada pelos mesmos a alunos universitários, sob orientação da coordenação do projeto.

Durante diversas etapas os participantes responderam a questionários visando conhecer o perfil do infrator participante do projeto (questionário 1), seu nível de conhecimento prévio quanto a questões relativas a acidentes de trânsito (questionário 2) e após as discussões em grupo (questionário 3). No encerramento das atividades os participantes realizaram uma auto-avaliação (questionário 4) conforme modelo estabelecido pela CEAPA e houve uma palestra de sensibilização com o tema de reabilitação do comportamento no trânsito.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Dos 11 infratores de trânsito na cidade de Uberlândia punidos com pena alternativa encaminhados ao projeto temático de trânsito no ano de 2009, 100% eram do sexo masculino. A idade dos indivíduos variou de 19 a 45 anos sendo 30% entre 18-19 anos, 20% entre 20-30 anos, 20% entre 30 a 40 anos e 30% entre 40 a 50 anos. Quanto à escolaridade 70% concluíram o primeiro grau e 66% ganhavam até dois salários mínimos. Estes dados são semelhantes aos dados do estado de Minas Gerais, referente aos 3073 beneficiários das penas alternativas no período de agosto de 2002 a dezembro de 2004, nas cidades de Contagem, Ribeirão das Neves e Juiz de Fora dos quais os crimes de trânsito corresponderam a 6,5% dos casos. Segundo essa estatística 88% eram do sexo masculino, 74% tinha entre 21 e 40 anos, quanto à escolaridade 73% tinham nível de primeiro grau completo ou incompleto, 80% tinham renda inferior a três salários mínimos (LEITE, 2005).

Noventa por cento dos infratores em Uberlândia possuíam veículo particular e em alguns casos mais de um tipo de veículo. Do total, 50% não possuíam habilitação. Dentre os portadores da carteira nacional de habilitação 30% eram habilitados há menos de um ano. Segundo as infrações cometidas 50% dirigiam sem habilitação, 50% foram considerados como promotores de direção perigosa, 20% haviam realizado ultrapassagem em sinal vermelho e 10% foram penalizados com dirigirem alcoolizados; ocorreram casos em que um apenado cometeu mais de uma infração. Esses dados corroboram estatística da imprensa oficial de Minas Gerais em 2008 cujos casos mais comuns de infrações merecedoras de penas alternativas são dirigir embriagado, omissão de socorro, dirigir sem habilitação e prática de “pegas” e “rachas” (IMPrensa..., 2008).

Foram discutidas com os apenados questões referentes ao planejamento urbano, suas repercussões nas características das vias e na ocorrência de acidentes de trânsito. Os principais pontos de ocorrência de acidentes de trânsito na cidade de Uberlândia foram apontados e discutidos fatores causais. A necessidade da adequação das calçadas através de pavimentação compatível sem obstáculos para os pedestres foi reafirmada. Quanto à circulação de veículos não motorizados como as bicicletas foram discutidas tanto as suas vantagens em termos econômicos e ambientais como também a necessidade de urbanismo compatível para que esse modal de transporte ocorra com maior segurança. Foram discutidas ainda leis que responsabilizam a gestão municipal do trânsito em promover a

adequada mobilidade do cidadão através de administração, operação/fiscalização e educação com adequação dos recursos humanos e materiais, infra-estrutura no trânsito (semáforos, travessias iluminadas, passarelas, passagens subterrâneas, extensão de rua exclusiva para pedestres, cruzamentos com foco para pedestres, guias rebaixadas e semáforos sonoros para deficientes, oferta de ciclovias e bicicletários públicos).

Através do questionário 2 foram levantadas algumas discussões relativas a epidemiologia dos acidentes de trânsito. Verificou-se que a maioria dos beneficiários do projeto apresentava previamente algum nível de conhecimento quanto ao problema. Entretanto muitos ainda desconheciam a gravidade do problema a nível local e nacional. A maioria das respostas referentes ao sexo e idade das vítimas de acidentes de trânsito apontaram para o sexo masculino e adulto jovem sendo então discutidos os impactos representados pela perda de produção, danos materiais, resgate de vítimas, remoção de veículos, custo ao sistema de saúde e previdência, processos judiciais, além da repercussão familiar (BRASIL, 2003).

O traumatismo craniano foi apontado e é o mais freqüente mecanismo associado ao óbito além de implicar em número crescente de incapacitados com expressiva repercussão na sua qualidade de vida. Discutiu-se então a necessidade da utilização obrigatória de dispositivos de segurança como os cintos e capacetes visando minimizar as graves lesões na cabeça (COLÉGIO AMERICANO DE CIRURGIÕES, 2005). Durante a discussão com a fisioterapeuta abordaram-se também questões quanto à reabilitação dessas vítimas e de amputados pelo trânsito objetivando a minimização das seqüelas e a reintegração das mesmas na sociedade.

Apesar da grande maioria dos beneficiários apontarem que o procedimento correto após um acidente é acionar o sistema de resgate um dos entrevistados referiu o transporte imediato para o hospital como a adequada forma de assistência. Esse fato ilustra a constatação de que em muitas nações em desenvolvimento o transporte das vítimas para serviços de saúde ainda é realizado por parentes, testemunhas ou por veículos comerciais (OMS, 2004a) contrapondo-se ao fato de que os cuidados iniciados por pessoal capacitado ainda antes da admissão da vítima ao hospital possibilitam a realização de intervenções iniciais apropriadas à manutenção da vida (SCHVARTSMAN; CARRERA; ABRAMOVICI, 2005). No curso do projeto, durante a discussão orientada pelo representante do corpo de bombeiros foram ainda discutidas questões referentes ao socorro prestado por essa corporação às vítimas de acidentes na cidade de Uberlândia.

Os apenados apresentaram 100% de aproveitamento no questionário que visava verificar o grau de aproveitamento de parte dos conhecimentos teóricos discutidos durante o curso. As perguntas eram referentes a aspectos da epidemiologia dos acidentes de trânsito, direção defensiva, intolerância a associação álcool e direção. Buscou-se ainda avaliar se questões como a obrigatoriedade e importância da habilitação haviam sido assimiladas. Avaliou-se ainda a incorporação de conceitos referentes à cidadania.

Quanto à freqüência ao projeto temático 90% dos apenados compareceram mais do que 90% dos encontros. Na avaliação de encerramento do curso 90% dos apenados consideraram que o mesmo foi excelente sendo que 100% referiam que a equipe de profissionais envolvidos poderia ser considerada ótima. Do total de atividades propostas 90% também foram consideradas ótimas. Algumas restrições foram apresentadas quanto ao dia, horário e duração do curso.

Quanto ao aproveitamento pessoal do curso 100% dos apenados consideraram a ocorrência de mudanças na formação e conduta pessoais após a participação no projeto. Dentre os conceitos assimilados 70% relatou mudança no comportamento de maneira defensiva incluindo-se também o respeito à legislação como velocidade máxima permitida na via, atenção a não ultrapassagem em sinal vermelho, não utilização de telefone celular enquanto dirige. Essa constatação de relevância da pena alternativa na vida dos apenados corrobora dados estatísticos de que das pessoas que cumprem penas alternativas no máximo 12%

voltam a cometer delitos; já em relação aos encarcerados, esse porcentual fica entre 70% e 85% (MATUZIRO, 2008).

Os apenados se organizaram em grupos e, sob orientação dos organizadores do projeto, produziram material didático para realização de palestra informativa para estudantes universitários. Os temas abordados foram álcool e direção, direção perigosa, moto e acidentes. Os indivíduos envolvidos no projeto de infratores se tornaram multiplicadores de conceitos e condutas sobre o trânsito seguro.

Em Minas Gerais outros exemplos de penas alternativas em relação aos crimes de trânsito também têm mostrado a sua importância. Em Belo Horizonte, por exemplo, o curso é um convite à reflexão sobre a complexidade do trânsito e a importância do respeito irrestrito às leis. As atividades também incluem vídeos, palestras, esquetes teatrais, discussões, blitz e outras ações lúdicas e educativas. Na culminação do projeto os infratores realizam uma blitz educativa e se transformaram em educadores no trânsito. Segundo relatos de beneficiários no momento do encaminhamento ao projeto temático eles se mostravam resistentes, sentindo-se injustiçados, receosos quanto ao seu conteúdo e importância mas, ao final do projeto, apresentavam opiniões favoráveis e consideraram extremamente válida a iniciativa que produziu conscientização e mudança de atitude (AGÊNCIA MINAS, 2009).

CONCLUSÕES

Uma vez que a problemática dos acidentes de trânsito é de etiologia multifatorial e constitui problema de saúde pública no Brasil considerando-se as variadas esferas de custos relacionados a eles, a intervenção também deve se dar de forma multidisciplinar. Tão necessárias quanto às mudanças ambientais e medidas de acalmação no trânsito como a apropriada velocidade dos veículos nas vias, legislação compatível e policiamento são as medidas de educação do cidadão para o trânsito. Para se obter resultados duradouros quanto à educação no trânsito é necessário que haja intervenção tanto de ordem técnica quanto sócio-cultural. O indivíduo deve ser instruído desde os primeiros anos escolares até a vida adulta, como prevê a legislação brasileira de trânsito, porém, é válido o encaminhamento dos infratores de trânsito para atividades de reflexão para reabilitação do seu comportamento no trânsito.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA MINAS. **Penas alternativas aumentam chances de mudança de vida.** Belo Horizonte, 2008. Disponível em: <http://www.agenciaminas.mg.gov.br/detalhe_noticia.php?cod_noticia=20802>. Acesso em 22 jun 2009.

AGÊNCIA MINAS. **Infratores realizam blitz para conscientização no trânsito.** Belo Horizonte, 2009. Disponível em: <http://www.farolcomunitario.com.br/mg_005_0221.htm>. Acesso em 22 jun 2009.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas.** Brasília, 2003. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/TemasEspeciais/acidentesdetransito.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2005.

Calgaro, Cleide. **Penas alternativas: a busca de um novo caminho.** Revista Jus Vigilantibus, Terça-feira, 27 de julho de 2004. Disponível em: <<http://jusvi.com/artigos/2068>>. Acesso em 22 jun 2009.

COLÉGIO AMERICANO DE CIRURGIÕES. Comitê de Trauma. **Suporte avançado de vida no trauma para médicos.** ATLS. Manual do curso para alunos. 7. ed. Chicago, 2004.

IMPrensa OFICIAL DE MINAS GERAIS. Diagnóstico sobre a situação do trânsito. **Belo Horizonte, 2008.** Disponível em:

<<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Imprensa/diagnostico%20situa%C3%A7ao%20transito>>. Acesso em 22 jun 2009.

Leite, Fabiana de Lima. **Uma leitura das penas alternativas no Brasil e em Minas Gerais**. Belo Horizonte, 2005. Disponível em: <<http://elocidadania.org.br/textos/fabiana.htm>>. Acesso em 22 jun 2009.

Lopes, Victor Hugo. **O holocausto do trânsito**. Jornal Opção Online. Goiânia, 2006. Disponível em: <<http://www.jornalopcao.com.br/index.asp?secao=Destaques1&idjornal=176>>. Acesso em: 22 jun 2009.

Matuziro, Lorena. **Quadruplica o número de penas alternativas; índice de pessoas que voltam ao crime é menor em relação aos encarcerados**. Jornal Correio de Uberlândia. 2008. Disponível em: <http://www.correioeuberlandia.com.br/texto/2008/05/26/29528/quadruplica_o_numero_de_penas_alternativas.html>. Acesso em 22 jun 2009.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. World report on road traffic injury prevention. **Road safety is no accident: a brochure for world health day 7 April 2004**. Genebra, 2004a.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **World report on road traffic injury prevention: summary**. Genebra, 2004b. Disponível em: <http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/summary_en_rev.pdf>.

Acesso em: 20 mar. 2006.

Schvartsman, Claudio; Carrera, Renato; Abramovici, Sulim. Avaliação e transporte da criança traumatizada. **Jornal de Pediatria**, Rio de Janeiro, v. 81, n. 5, p. s223-s229, 2005. Suplemento.

Sheehy, Noel. Accidents and the social environment. In: Chapman, Antony; Foot, Hugh; Wade, Frances. **Pedestrians accidents**. Chinchester, John Wiley & Sons Ltd. 1982, p.205-235.

ANEXO

Questionário 1: Perfil dos infratores de trânsito punidos com pena alternativa na cidade de Uberlândia no ano de 2009

Sexo: _____ Idade: _____

Renda: () até dois salários () três a cinco () cinco a dez () + de dez salários mínimos

Escolaridade:

() primeiro grau incompleto

() primeiro grau completo

() segundo grau incompleto

() segundo grau completo

() terceiro grau incompleto

() terceiro grau completo

Possui veículo particular? () Sim () Não Qual?

() Carro

() Motocicleta

() Bicicleta

() Caminhão

() outro, qual? _____

Qual o tempo de habilitação (em anos): _____

Ocorreram vítimas?

() fatais. Quantas pessoas? _____

() não fatais. Quantas pessoas? _____

Que tipo de infrações foram? (pode marcar mais de uma alternativa)

() Ultrapassagem no sinal vermelho

() Dirigir alcoolizado

() Excesso de velocidade

() Outra _____

Questionário 2: Acidentes de Trânsito - Entendendo o problema

Em que país acontecem mais mortes por acidentes de trânsito?

() Brasil

() Estados Unidos

() Japão

A maioria das mortes estão entre:

() homens

() mulheres

A maioria das mortes estão entre:

() adultos jovens

() idosos

() crianças

As pessoas morrem principalmente por sofreram lesões:

() no tórax

() nas pernas

() na cabeça

Grande parte dos acidentes com mortes ou sequelas envolve:

() motos

() carros

() caminhões

O que eu devo fazer se atropelou uma pessoa?

() fugir pois não tenho habilitação

() levar essa pessoa imediatamente para o hospital

() chamar o corpo de bombeiros

Questionário 3: As discussões durante o curso tiveram a finalidade de prover informações acerca do trânsito/acidentes decorrentes e promover reflexões pessoais. A fim de conferir as informações assimiladas marque V ou F nas questões abaixo.

São medidas de prevenção de acidentes de trânsito:

- obedecer a sinalização
- não ultrapassar em sinal vermelho
- não dirigir após ingerir bebida alcoólica
- utilizar capacete
- utilizar cinto de segurança
- A carteira nacional de habilitação é um instrumento que avalia conhecimentos teóricos e práticos quanto ao comportamento e habilidades para segurança no trânsito. Não devo dirigir se não sou portador da CNH para a minha segurança pessoal e das demais pessoas.
- Indivíduos do sexo masculino são mais predispostos a acidentes no trânsito. Eu devo estar sempre atento para não me tornar a próxima vítima.
- Indivíduos em motocicletas frequentemente sofrem acidentes no trânsito e morrem. Eu devo estar sempre atento para não me tornar a próxima vítima.
- Eu, como cidadão, devo conhecer a legislação de trânsito.
- Eu, como cidadão, devo sempre que possível participar na minha cidade de discussões de medidas para prevenir acidentes de trânsito.
- Eu, como cidadão, devo ensinar outras pessoas, entre elas crianças, sobre prevenção de acidentes.

Questionário 4: Questionário CEAPA de avaliação di projeto temático

A. O que você achou do projeto temático?

- Excelente Muito Bom Bom
- Mais ou menos Ruim Péssimo

B. Como você avalia o projeto, com notas de 1 a 4, pelos seguintes itens

1- Ótimo 2- Bom 3- Regular 4- Ruim

- Profissionais que atuaram
- Tempo de duração do projeto
- Horário dos encontros
- Dia da semana dos encontros
- Atividades desenvolvidas
- Temas abordados

C. Houve alguma mudança na sua vida que tenha ocorrido pela participação no projeto?

- Sim Não

Se sim, qual (ais) a(s) mudança (s) observada (s)?
