

3. DIREITO PENAL ESPECIAL

3.2

CRIMES DE TRÂNSITO: INTERPRETAÇÃO E CRÍTICA

JOÃO JOSÉ CALDEIRA BASTOS

SUMÁRIO: 1. Introdução: crimes de perigo: 1.1 Perigo comum; 1.2 Dolo de perigo; 1.3 Perigo abstrato e perigo concreto – 2. Crimes de trânsito: 2.1 Observações preliminares; 2.2 Crimes culposos de dano: 2.2.1 homicídio culposo; 2.2.2 Lesão corporal culposa; 2.3 Principais crimes de perigo; 2.3.1 Anotações básicas; 2.3.2 Anarquia exegética – 3. A importância do intérprete – Bibliografia.

1. Introdução: crimes de perigo

O Código de Trânsito Brasileiro ao definir como crimes, ao lado de outras figuras delituosas, condutas até então reputadas como contravenções ou infrações de ordem administrativa, reativou o exame de questões clássicas de direito penal. Dentre elas, as que dizem respeito à tipicidade e natureza do bem jurídico tutelado. Convém, pois, rever a matéria sucintamente, a título de introdução geral, sobretudo em relação aos crimes de perigo.

1.1 Perigo individual e perigo comum

No Código Penal estão previstos os crimes de perigo individual (arts. 130 a 136, dentre outros) e de perigo comum (ou coletivo). Estes últimos, segundo opinião generalizada, ofendem o interesse jurídico relativo a um número indeterminado de vítimas. Exemplos corriqueiros: incêndio, explosão, inundação, perigo de desastre ferroviário, corrupção ou poluição de água potável, charlatanismo, curandeirismo. Está em jogo nestas hipóteses a *incolumidade pública*, na expressão do Código (Parte Especial, Título

VIII), ou seja, a vida, a saúde, a integridade física ou mesmo o patrimônio de um número indefinido de membros da comunidade, representada por pessoas que, nas circunstâncias, correriam o risco que se quer evitar. O “acento tônico” do conceito de perigo comum “passou a ser a indeterminação das pessoas ou coisas sobre as quais pende a ameaça de dano (...) É a *indeterminação do alvo* a nota característica do perigo comum, que assim pode ser definido: é o perigo dirigido contra um círculo, previamente incalculável na sua extensão, de pessoas ou coisas não individualmente determinadas” (Nélson Hungria. *Comentários ao Código Penal*. Rio de Janeiro : Forense, 1958. v. 9, p. 9-10).

Característico dos crimes contra a incolumidade pública, como lembra Magalhães Noronha, “é que ultrapassam a ofensa a determinada pessoa para se propagarem, ou, pelo menos, poderem estender-se a indeterminado número de indivíduos, prejudicando ou ameaçando a segurança da convivência social” (*Direito penal*. 18. ed. São Paulo : Saraiva, 1986. v. 3, p. 350).

Isto não significa que o legislador dispense, como regra, a ocorrência de

perigo concreto. Mesmo que se trate de crime contra a incolumidade pública, nada impede que se exija, no tipo legal, uma situação de risco vivenciada, pelo menos, por uma pessoa. É o que se passa, por exemplo, com os crimes de desabamento ou desmoramento (art. 256), perigo de inundação (art. 255), inundação (art. 254), uso de gás tóxico ou asfixiante (art. 252), explosão (art. 251) e incêndio (art. 250), dentre outros. Explica Heleno Fragoso, reportando-se ao delito do art. 252: "Ainda aqui estamos diante de crime de perigo concreto, sendo necessário que se demonstre, para a consumação do delito, a superveniência de perigo efetivo e real para indeterminado número de pessoas e coisas" (*Lições de direito penal: parte especial - arts. 213 a 259, CP*. 3. ed. Rio de Janeiro : Forense, 1981. p. 166).

Forma-se, em minha opinião, uma espécie de figura delituosa híbrida, desde que se requer, como sinal ou prova desse perigo comum, a presença de alguém (outrem) a sofrer os riscos da conduta típica. Novamente Heleno Fragoso: "Quando se fala, na definição legal do crime, em exposição a perigo da vida, integridade física ou patrimônio *de outrem*, expressa-se uma fórmula de perigo comum concreto, que deve atingir, pelo menos, alguém, isto é, qualquer pessoa, de forma indiscriminada e indeterminada" (ibidem).

E os crimes de perigo individual? Esses crimes exigem uma vítima certa e determinada, à semelhança do que se passa com o homicídio ou lesões corporais. Quer dizer, o perigo se circunscreve, em regra, a uma única pessoa ou algumas pessoas individualizadas, de conformidade, aliás, com o subjetivismo ou dolo do agente. Não está em jogo o interesse propriamente comum ou coletivo. Mas o critério diferenciador, na expressão de Magalhães Drummond, "não é de exatidão matemática" (*Comentários ao Código Penal*. Rio de Janeiro : Foren-

se, 1944. v. 9, p. 25). Com efeito, até recentemente várias condutas de perigo no trânsito, quando não eram enquadradas como contravenção (Leis das Contravenções Penais, arts. 32 e 34), se amoldavam ao tipo do art. 132 do Código Penal de 1940, de perigo *individual*. Essas mesmas condutas são hoje situadas, preferencialmente, apesar de seu caráter híbrido, no âmbito dos crimes contra a incolumidade pública. Dentre outras: *velocidade incompatível; embriaguez ao volante; participação em competição não autorizada*.

A falta de clareza do Código de 1940, no que tange aos crimes de perigo individual, decorre da vagueza da própria expressão *perigo* - mesmo que circunscrito à vida ou à saúde de outrem - e também da enorme confusão que acarreta o legislador ao introduzir no sistema o dolo de dano, como ocorre por exemplo com as figuras dos arts. 130, § 1.º, e 131. É claro que os problemas se estendem aos crimes contra a incolumidade pública e, agora, a todos os delitos de trânsito. Em síntese, os dispositivos de ambos os Códigos, Penal e de Trânsito, como seria de imaginar-se, conservam as imprecisões e ambigüidades inerentes a qualquer proposta normativa redigida em linguagem natural.

1.2 Dolo de perigo

A mais grave das divergências reside, a meu ver, na dificuldade que eminentes penalistas enfrentam para identificar e distinguir, na estrutura jurídica de cada crime, o dolo de perigo e o dolo eventual de dano. Não me refiro a uma simples e comum dificuldade de ordem prática, que se resolveria com a adoção da hipótese favorável ao acusado. Infelizmente, ela existiu e persiste no terreno hermenêutico-dogmático, o que contribui para tumultuar ainda mais as esperanças de justiça formal e igualitária no foro criminal.

Para Fabbrini Mirabete, por exemplo, quando da análise do tipo subjetivo do crime do art. 132: "Querer o perigo ou aceitar o risco de sua ocorrência equivale a consentir no risco do resultado (morte ou lesão corporal)" (*Manual de direito penal*. 9. ed. São Paulo : Atlas, 1995. v. 2, p. 127). E Waldyr de Abreu: "Não logramos entender que alguém possa querer um perigo, ou mesmo assumir o risco de causar um perigo, sem consequentemente não assumir o risco do dano de que se trate" (*Direito penal do trânsito*. 2. ed. Rio de Janeiro : Forense, 1988. p. 147). Por outro lado, a dificuldade de ocorrência do dolo direto de perigo e, com mais nitidez, de sua prova, extensiva ao dolo eventual, tem obrigado os intérpretes, na informação de Damásio E. de Jesus, a explicar que "o sujeito, no dolo direto de perigo, não quer submeter o sujeito passivo a um perigo real, *bastando a consciência* [grifos meus] de que, com sua conduta, poderá levá-lo a essa situação" (*Crimes de trânsito*. São Paulo : Saraiva, 1998. p. 2). Essa constatação, repetida mais adiante (p. 18), vem acompanhada de censura parcimoniosa do ilustre penalista: "Tal explicação contraria o art. 18, I, 1.ª parte, do CP, que conceitua o dolo direto" (p. 2).

Aprofundo a crítica. Dá-se uma impenhorável confusão de conceitos. Não é concebível que, no Brasil, diante do enunciado do Código Penal em vigor, façam os especialistas alguma confusão *teórica* entre dolo direto e culpa consciente, de dano ou de perigo. A simples consciência do perigo jamais se mostrou bastante para o reconhecimento do dolo eventual e, muito menos, do dolo direto. E dificuldades de ordem prática não justificam, em absoluto, o abandono da coerência lógica.

De minha parte, acompanho o ponto de vista majoritário. Entendo que todo crime se compõe de conduta e resultado, pouco importando se o resultado coincide ou não, no tempo, com a ação ou

omissão. E mais: pouco importando se esse resultado corresponde a um dano efetivo ou meramente potencial, concreto ou presumido. Há, no Código Penal, suficiente clareza dogmática em termos de exigência de ação ou omissão de que resulte uma situação de dano ou de perigo a determinado bem jurídico, e dolosamente procurada, em regra, pelo autor do delito (art. 13 c/c art. 18 e parágrafo). Assim, na hipótese do art. 132, reputado como modelo ou paradigma de crime de perigo individual, o agente precisa querer o perigo (dolo direto) ou assumir o risco de produção do perigo (dolo eventual). Nem mais, nem menos. Neste último caso, de *menos*, não haveria delito algum exatamente porque não basta a consciência do perigo ou a possibilidade dessa consciência (forma culposa). E quanto ao *mais*: no momento em que o sujeito *assume* o risco de matar, ou de ofender a saúde, já se encontra em patamar distinto e mais alto da escala de gravidade de sua conduta antijurídica, no campo subjetivo.

Indagações sobre acerto ou desacerto do legislador fogem do âmbito da questão principal. Deslocam-se para outro sistema, de inteira responsabilidade do intérprete ou operador jurídico. Querer o perigo (dolo direto de perigo) não é o mesmo que assumir o risco do dano (dolo eventual de dano). Querer o perigo à vida (somente o perigo: art. 132) não é o mesmo que *assumir* o risco de matar. Tanto que se tem como resposta, em havendo morte, homicídio culposos, na primeira hipótese; e homicídio doloso, na segunda.

Em outras palavras, permanecem idênticas, no plano formal, as estruturas jurídicas inerentes às duas categorias de crime: de dano e de perigo. Tudo o que vale para os delitos de dano (tipicidade, ilicitude, culpabilidade) vale igualmente para os delitos de perigo. Trata-se de prévia imposição dogmática do sistema

do Código (Parte Geral). O que pode ocorrer – e já está ocorrendo – é uma luta ideológica na doutrina para que sejam extirpados do ordenamento jurídico os delitos de perigo por presunção legal, utilizando-se para tanto velhos e novos recursos retóricos: princípios gerais de direito, hegemonia da Constituição etc.

1.3 Perigo abstrato e perigo concreto

Pode-se perguntar se o legislador presume o perigo, que decorreria implícita e obrigatoriamente da conduta incriminada (perigo abstrato), ou condiciona o delito à constatação empírica desse evento (perigo concreto). Em alguns casos o texto não deixa dúvida, o resultado de perigo é incluído expressamente na descrição do crime, como se nota pela leitura dos arts. 132 (expor a vida ou a saúde de outrem a *perigo* direto e iminente) e 136 (expor a *perigo* a vida ou a saúde de pessoa etc.). Em outros, não. A omissão de socorro à criança abandonada ou extraviada (CP, art. 135) enseja controvérsias. Há quem dispense a prova de que a vítima sofreu efetivamente perigo em sua vida ou saúde, considerando que toda criança, pelo fato do abandono ou extravio, já se encontra em tal situação de perigo. Trata-se de perigo presumido por lei. Se o omitente tem plena consciência das circunstâncias (criança abandonada ou extraviada), e deixa dolosamente de prestar-lhe assistência, incide nas penas do art. 135. Da mesma forma haveria crime na participação em rixa (art. 137) ou na exposição a contágio de moléstia venérea, por meio de relações sexuais ou qualquer ato libidinoso (art. 130). Os comportamentos mencionados traduziriam em si mesmos, por presunção legal, os riscos ou perigos vivenciados pela vítima.

É o que se passaria também, desta vez em termos de *incolumidade pública*, dentre outros, com os crimes de fabrico, fornecimento, aquisição, posse ou trans-

porte de explosivos ou gás tóxico ou asfixiante (art. 253); de arremesso de projétil (art. 264); de atentado contra a segurança de serviço de utilidade pública (art. 265); de interrupção ou perturbação de serviço telegráfico ou telefônico (art. 266); e com os crimes contra a saúde pública, de um modo geral (arts. 267 a 285). “A distinção, para nós – esclarece Magalhães Noronha –, existe apenas no terreno normativo. Realmente, há delitos, para os quais a lei não impõe a demonstração do perigo; outros, entretanto, exigem se demonstre sua existência. Nesse sentido é que se poderia falar em perigo abstrato, no primeiro caso, e concreto, no segundo” (*Direito penal*. cit. v. 3, p. 350).

É mais fácil, hoje, sobretudo em matéria de crime ou delito de perigo individual, exigir a presença de perigo concreto. Além do apoio retórico do próprio Capítulo III (Da periclitação da vida e da saúde), a tendência dos novos tempos, segundo os doutrinadores, é a de limitar o campo de atuação do direito penal, que já se mostra pernicioso e inoperante, na prática, em relação a tantos outros delitos de maior gravidade ou repercussão ético-social. Na observação de Luiz Regis Prado, “a ingerência penal deve ficar adstrita aos bens de maior relevo, sendo as infrações de menor teor ofensivo sancionadas, por exemplo, administrativamente. A lei penal, advirta-se, atua não como *limite* da liberdade, mas sim como seu garante” (*Bem jurídico-penal e constituição*. São Paulo : Ed. RT, 1996. p. 83). Daí a referência a princípios nem sempre tão modernos: presunção de inocência, *nullum crimen sine injuria*, concurso aparente de normas, minimalismo penal, princípio da insignificância, *nullum crimen sine culpa*. Com eles, ou através deles, e até pelo recurso a uma eventual alegação de inconstitucionalidade da norma recalcitrante, pretende-se a implantação de um direito criminal rigidamente apegado a

eventos de dano ou, no máximo, de perigo, desde que concreto e socialmente relevante. Quaisquer outras condutas consideradas ou presumidas perigosas ficariam melhor situadas no domínio do direito civil ou administrativo, que não afeta, propriamente, a dignidade do ser humano, mesmo que acarrete encargos ou sanções de vulto, quase sempre de natureza patrimonial.

A propósito, nessa ótica seria descartada a possibilidade jurídica de tentativa de crime de perigo individual, porque incondizente com o conteúdo mínimo de gravidade que se espera de uma conduta de natureza criminosa, em termos de prejuízo ou alarme social (perigo de perigo). Nada obstante, há sinais evidentes de que o sistema comporta a figura da tentativa (Código Penal, arts. 13, 14 e 18). Damásio E. de Jesus, reportando-se aos crimes descritos no Código de Trânsito que “portam o risco de dano como elementar”, pondera com precisão técnica: a admissibilidade da tentativa “depende de poder o *iter* ser fracionado. Além disso, há delitos que, chamados de perigo, pela sua natureza não permitem a figura tentada. É o que ocorre com a omissão de socorro (CT, art. 304), por ser omissivo próprio ou puro” (ob. cit., p. 9).

Com estas observações, passo ao exame perfunctório da estrutura jurídica de alguns crimes de trânsito, definidos na Lei 9.503, de 23.09.1997, em vigor desde 22.01.1998 (Luiz Flávio Gomes, “CTB: Primeiras notas interpretativas”, *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./1997, p. 4; Damásio E. de Jesus, op. cit., p. 34).

2. Crimes de trânsito

2.1 Observações preliminares

Homicídio e lesão corporal culposos, quando praticados na direção de veículo

automotor, assim como a grande maioria das condutas perigosas no trânsito — enquadradas até recentemente no art. 132 do Código Penal ou nos arts. 32 ou 34 da Lei das Contravenções Penais — se resolvem agora com legislação própria: Lei 9.503, de 23.09.1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Também o disparo de arma de fogo em lugar habitado ou em suas adjacências, ou em via pública ou em direção a ela, passou a constituir delito específico, com penas de detenção de um a dois anos e multa (Lei 9.437, de 20.02.1997, art. 10, III) ou de reclusão de dois anos a quatro e multa (art. 10, § 2.º). Esse tipo específico prevalece com exclusividade sobre o crime do art. 132, que descarta expressamente a hipótese de crime mais grave (concurso aparente de normas).

Diga-se o mesmo, nos termos da Lei 9.503/97, da “embriaguez ao volante” (art. 306); da “participação em corrida não autorizada” (art. 308); da “direção sem habilitação” (art. 309); e da “velocidade incompatível” (art. 311).

Em todos eles se exige o dolo, que é de perigo, e um resultado igualmente de perigo. Trata-se de perigo concreto, descrito no entanto de várias maneiras, o que não me parece de boa técnica legislativa: “expondo a dano potencial a incolumidade de outrem” (art. 306); “dano potencial à incolumidade pública ou privada” (art. 308); “perigo de dano” (art. 309); “perigo de dano” (art. 311).

O legislador, em sua fome legiferante, vai criando aqui e ali novos delitos, sem perceber que ao mesmo tempo pode estar abrindo lacunas jurídicas não raro nocivas ao grupo social. Curiosamente, escapou da previsão legislativa a hipótese do motorista habilitado e sóbrio que, numa rodovia, com ou sem passageiros a bordo, dirige em velocidade bastante superior ao máximo permitido (a 160 km/h, por exemplo), mesmo que, no trajeto, faça ultrapassagens proibidíssimas e qua-

se provoque um ou mais acidentes de graves proporções com outros veículos em movimento. O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação – lê-se no art. 1.º –, “rege-se por este Código”. E como “este Código” já tratou exaustivamente dos crimes de trânsito (Capítulo XIX), a que se aplicam as normas *gerais* do Código Penal (art. 291), não caberia ao intérprete acrescentar à lista, mediante analogia, qualquer outra conduta.

De acordo com o § 1.º do art. 256, “a aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei”. Essa delimitação concernente apenas aos “crimes de trânsito, conforme disposições de lei”, parece afastar a supletividade do art. 132, que tem caráter visivelmente genérico, bem mais amplo. E agora? Impunidade do motorista?

Paulo José da Costa Jr. e Maria Elizabeth Queijo tenderiam, quem sabe, a enquadrar o fato no art. 308, uma vez que atribuem à própria Lei 9.503/97 a distinção entre *corrida* (um só motorista), *disputa* ou “*racha*” (dois motoristas) e *competição*, concernente a *três* ou *mais* motoristas. “A corrida é unilateral, isolada. É uma corrida contra o relógio. Trata-se do motorista que, em plena via pública, dirige em desabalada carreira, para provar a potência do veículo ou para exhibir-se” (*Comentários aos crimes do novo código de trânsito*, São Paulo : Saraiva, 1998. p. 77).

Acontece que a velocidade incompatível, de natureza criminosa, ficou reservada, em detalhes, para o art. 311. E se é verdade, como assevera Fernando Fukassawa, que corrida, a princípio, pode ser realizada por uma só pessoa, também é verdade que “o núcleo do tipo ‘participar’ impõe forma de realização de conduta em concurso necessário” (*Crimes de trânsito*, São Paulo : Oliveira

Mendes, 1998, p. 166). Também para Damásio E. de Jesus o crime é de concurso necessário e, como tal, “não pode ser cometido por uma só pessoa. Ninguém pratica ‘racha’ sozinho. O tipo exige a participação de dois ou mais motoristas” (op. cit., p. 173).

Destarte, na falta de tipo legal explícito no Código de Trânsito, entendo que persiste, para enquadramento da hipótese mencionada, a subsidiariedade inerente àquele dispositivo (CP, art. 132), a que corresponde – sem nenhuma razão aparente – punição de menor severidade. Pedestres e ciclistas, que não receberam carta branca em termos de imunidade penal, incidem nas penas do art. 132 caso exponham, no trânsito, a perigo direto e iminente, a vida ou a saúde de outrem. É claro então que os motoristas de veículos automotores não foram absurdamente liberados de idêntica responsabilidade criminal, assim como não foram liberados do art. 132 os que deflagram perigosos tiros de revólver em local desabitado ou suas adjacências, longe das vias públicas.

Estou trabalhando com a “lógica do razoável”, que imagino compartilhar com o legislador, embora reconheça que este não se tenha mostrado pródigo ou preciso em suas instruções normativas. De passagem, aliás, esclareço que continuo preferindo a *descriminalização* de condutas meramente de perigo desde que, em contrapartida, sejam previstas penalidades e medidas administrativas de relevo. E como elas me parecem razoáveis e suficientes, no sistema do Código de Trânsito em vigor, não insisto na tese da *duplicação* dos valores de multa, sustentada em artigo doutrinário de 1996. Mas os delitos de perigo, meramente de perigo, e ainda mais na forma em que foram redigidos, mereceriam ser sumariamente descartados daquele diploma legal (“Prevenção de acidentes de trânsito”, *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, n. 16,

São Paulo : Ed. RT, out./dez./1996, p. 231-237). Neste caso, por se tratar de condutas de maior gravidade ético-jurídica, faria sentido algum acréscimo ou recrudesimento no âmbito das penalidades e medidas administrativas.

2.2 Crimes culposos de dano

2.2.1 Homicídio culposo

“Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

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

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

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

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

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

Mais importante do que a crítica da técnica legislativa (“praticar” homicídio culposo) é indagar sobre o âmbito de incidência do dispositivo. Trata-se de questão básica, haja vista que se está diante de norma especial, de punição bem mais severa, e que prevalece sobre a regra do art. 121, §§ 3.º e 4.º. Como lembra João José Leal – que lamenta, com razão, a disparidade de critérios, inclusive quanto às formas qualificadas – “a proposta punitiva de maior severidade não se limitou em aumentar as quantidades mínima e máxima da pena detentiva, para o homicídio culposo de trânsito. Cominou também, de forma

cumulativa, a imposição da pena de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, com duração de dois meses a cinco anos” (“O CTB e o homicídio culposo de trânsito: duas penas e duas medidas”, *Boletim IBCCrim* n. 65, São Paulo, abr./1998, p. 4).

Pois bem, diferentemente do que se prevê para outras espécies delituosas (por exemplo: embriaguez ao volante e participação em competição não autorizada), não se exige que o fato aconteça em via pública. Concorro com Fernando Fukassawa: a conduta, que é comissiva, pode ocorrer “em via pública ou não, tais como estacionamentos, garagens etc.” (*Crimes de trânsito*, cit., p. 118). Entretanto, não constitui heresia jurídica advogar uma exegese restritiva, tomando-se por base o próprio art. 1.º, que se atém ao “trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação”, assim como o parágrafo único do art. 2.º, *in verbis*: “Para efeitos deste Código, são consideradas as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas”. As vias privadas (por exemplo, pátio de fábrica, estrada do interior de uma fazenda particular) justificariam a aplicação do Código Penal, exclusivamente.

A única exigência específica da lei se prende ao sujeito ativo, que há de estar na direção de veículo automotor, com ou sem autorização legal. E veículo automotor, nos termos do Anexo I, é “todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico)”. Automóveis,

caminhões, ônibus e motocicletas se encaixam no conceito. O mesmo não se diga de carroça ou bicicleta. Quem dirige carroça ou bicicleta e, na seqüência, por culpa, provoca a morte de outrem, incide somente nas penas do Código Penal, escapando do âmbito de subsunção da norma de trânsito.

O homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor, sem prejuízo do reconhecimento de formas qualificadas (parágrafo único do art. 302), absorve todo e qualquer crime de perigo com ele relacionado, ainda que alusivo à incolumidade pública. Ficou implícita a subsidiariedade de todos os crimes de perigo. Vale para o Código de Trânsito o que vale para o Código Penal. Neste, o homicídio culposo afasta a figura delituosa do art. 132, onde se lê: “Se o fato não constitui crime mais grave” (subsidiariedade explícita).

Registro a discordância de Paulo José da Costa Jr. e Maria Elizabeth Queijo: “Se do racha [art. 308] resultar a morte de alguns dos participantes ou de um transeunte, os agentes responderão pelo crime, em concurso material com o homicídio culposo” (Ob. cit., p. 78). A ausência no Código de Trânsito de regra explícita de subsidiariedade lhes permitiu optar pelo concurso material de crimes.

De qualquer modo, a indicação da figura do homicídio culposo e, não, doloso, nos remete ao exame atualizado da figura delituosa concernente às mortes no trânsito. Quem dirige embriagado ou participa de “racha” (mesmo quando perde o comando do volante e, subindo na calçada, mata um ou mais pedestres) não age, em princípio, com dolo eventual de dano. É evidente que este, o dolo eventual, pode existir no caso concreto. Na direção de um automóvel é possível, inclusive, agir com *dolo direto* de homicídio. O que não é permitido, isto sim, e para tanto cabe invocar a própria Constituição Federal (art. 5.º, XXXIX, LVII e

LXXVII, §§ 1.º e 2.º), é trabalhar com presunções em abstrato e deduzir a responsabilidade criminal a título de dolo.

Pondera, com acerto, Edmundo José de Bastos Júnior: “Quando a atitude psíquica do agente não se revelar inequívoca, ou se há inafastável dúvida sobre se houve, ou não, aceitação do risco do resultado, a solução deve ser baseada no princípio *in dubio pro reo*, vale dizer, pelo reconhecimento da culpa consciente”. E continua: “Nos delitos de trânsito, há um decisivo elemento de referência para o deslinde da dúvida entre dolo eventual e culpa consciente: o risco para o próprio agente. Com efeito, é difícil aceitar que um condutor de veículo, na plenitude de sua sanidade mental, seja indiferente à perda de sua própria vida – e, eventualmente, de pessoas que lhe são caras – em desastre que prevê como possível consequência de manobra arriscada que leva a efeito, como, por exemplo, uma ultrapassagem forçada ou sem visibilidade” (*Código penal em exemplos práticos*, Florianópolis, Terceiro Milênio e OAB/SC Editora, 1998, p. 58).

Agora ficou mais claro: os dois delitos se apresentam com estrutura e dolo de perigo, por expressa determinação legal. Edmundo José de Bastos Júnior, que menciona o art. 308 (“racha”) como “crime de perigo”, encontra, nesse detalhe um reforço para sua posição: “É que, se de crime doloso de perigo ocorre resultado danoso, por este só pode responder o agente a título de culpa” (ob. cit., p. 60). O argumento me parece definitivo, em termos de objetividade dogmática do sistema legal em vigor.

Repito, no entanto: no caso concreto, com ou sem influência de embriaguez, ou no contexto de um “racha”, e até sob a inocente aparência de tráfego permitido (sinal verde, via preferencial etc.), nada impede que se cometa homicídio com dolo eventual e, mesmo, com dolo direto.

2.2.2 Lesão corporal culposa

“Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

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

Servem para a lesão corporal culposa as observações referentes ao delito anterior no que concerne ao local dos fatos (via pública ou via privada) e sujeito ativo, que deve estar na direção de veículo automotor.

E se a lesão corporal estiver vinculada a precedente conduta típica de perigo? Ora, em se cogitando de forma qualificada (parágrafo único do art. 303), esta é que prevalece, no concurso de normas. A lesão corporal simples, no entanto, cede a vez para os delitos de perigo sujeitos a uma punição mais severa, qualitativa ou quantitativamente. É o caso, por exemplo, de *embriaguez ao volante* do art. 306 (detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor) e da *participação em competição não autorizada* do art. 308 (detenção de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor). Tudo isso por força da mesma regra de aplicação de normas: o princípio da subsidiariedade (no caso, implícita).

É de lamentar-se que as penas da lesão corporal culposa, de pequeno porte, por descuido ou desatenção do legislador, se mostrem mais severas do que as penas da lesão corporal dolosa de natureza leve, cometida ou não na direção de veículo automotor (Sérgio Salomão Shecaira, “Primeiras perplexidades sobre a nova lei

de trânsito”, *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./1997, p. 3; José Carlos G. Xavier de Aquino, “Falta clareza em tipos penais”, *Tribuna do Direito: Suplemento Especial*, n. 20, mar./1998, p. 3). Por outro lado, o “tratamento igualitário a situações desiguais”, tendo em vista o nivelamento das penas mínimas dos delitos, se mostrou visível no confronto entre a própria lesão corporal culposa, que pode ser gravíssima, e a conduta menos grave de quem, por exemplo, “omitiu socorro ou apenas afastou-se do local do acidente para fugir à responsabilidade (art. 305)” (Rui Stoco, “Código de trânsito brasileiro: disposições penais e suas incongruências”, *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./1997, p. 9).

2.3 Principais crimes de perigo

Embriaguez ao volante: “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem: Penas – detenção, de seis meses a três anos, multas e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor” (art. 306).

Participação em competição não autorizada: “Participar, na direção de veículo automotor, na via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada: Penas – detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor” (art. 306).

Direção de veículo sem habilitação: “Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida permissão para dirigir ou habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano: Penas – detenção de seis meses a um ano, ou multa” (art. 309).

Direção perigosa: "*Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano: Penas – detenção, de seis meses a um caso, ou multa*" (art. 311).

2.3.1 Anotações básicas

Por sua especificidade, sujeitos portanto à jurisdição castrense, nos termos da própria Constituição Federal (arts. 124 e 125, § 4.º), permanecem em vigor os delitos análogos do Código Penal Militar: *embriaguez ao volante* (art. 279) e *perigo resultante de violação de regra de trânsito* (art. 280), além do crime de *fuga após acidente de trânsito* (art. 281), que teria de ser analisado em confronto com os crimes dos arts. 304 e 305 do CTB. Diga-se o mesmo, no que concerne à preponderância da legislação especial, do homicídio e lesão corporal culposos (CPM, arts. 206 e 210).

Os três primeiros delitos (CTB, arts. 306, 308 e 309) só podem ser praticados na via pública, ou seja, "nas vias terrestres abertas à circulação (CTB, art. 1.º) explicitadas no art. 2.º ou como tal consideradas no respectivo parágrafo único.

Mas o *texto* do art. 311, de seu turno, permite maior alcance ou extensão. Por exemplo, o delito é possível nas proximidades de escolas situadas no interior de fazendas particulares; ou em qualquer local, público ou privado, onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas: estádios de futebol, apresentações artísticas etc. É claro, porém, que os fatos descritos ocorrerão na grande maioria das vezes em plena via pública.

Também não se exige a direção de veículo automotor, sendo suficiente, nas circunstâncias, a condução perigosa de qualquer veículo: charrete, carroça ou

bicicleta, por exemplo. Mesmo assim, a natureza do veículo haveria de exigir maior cautela do operador jurídico quanto à efetiva ocorrência de crime, nos planos objetivo e subjetivo. Não é à toa que boa parte dos comentaristas, possivelmente a grande maioria, prefere uma exegese restritiva, voltada para a direção de *veículo automotor* (Walter Martins Muller e Altair Ramos Leon, "Comentários ao novo Código de Trânsito brasileiro", *Boletim IBCCrim* n. 63, São Paulo, fev./1998, p. 6; Paulo José da Costa Jr. e Maria Elizabeth Queijo, op. cit., p. 87; Ismar Estulano Garcia, *Crimes de trânsito*, 2. ed., Goiânia, 1997, p. 91; Fernando Fukassawa, op. cit., p. 177). Não duvido que eu próprio me convença, mais tarde, da consistência deste último entendimento.

A propósito, antecipando-me ao capítulo final, esclareço que a possibilidade técnica de exegese extensiva, declarativa ou restritiva de qualquer texto de lei torna insolúvel o deslinde da questão. A sorte do réu acaba dependendo, em última instância, do grau de vontade e liberdade opinativa ou decisória do operador jurídico. Em outras palavras, o problema não é apenas de ciência mas de ciência e consciência.

Continuando. Já vimos que, estranhamente, não se tipificou o perigo concreto associado à velocidade excessiva sem conotação com certos locais, embriaguez ou "racha". Subsistiria, em contrapartida, o art. 34 da Leis das Contravenções Penais, ou o próprio delito do art. 132 do Código Penal em vigor.

Vimos também que de todas as figuras citadas se exige o dolo, que é de perigo, e um resultado igualmente de perigo. Mas é preciso deixar bem claro que se está diante, *em regra*, de crimes de perigo comum. Sua autonomia em face das contravenções penais não lhes retira (ao contrário, confirma) essa condição ou qualidade de crimes contra a

incolumidade pública, igualmente visível no Código Penal Militar de 1969 (arts. 279 e 280). Isto significa que o agente, no plano subjetivo, não direciona sua conduta (de simples perigo) contra esta ou aquela pessoa determinada, e sim, contra qualquer pessoa que, nas circunstâncias, representando o grupo social, sofra ou venha a sofrer o risco de lesão.

Daí se falar, com mais propriedade, em dolo eventual de perigo, na grande maioria dos delitos de trânsito. O sujeito manifesta *previamente* sua indiferença quanto à probabilidade de perigo, que não há de confundir-se com o próprio dano ou lesão. Essa *indiferença* caracteriza o dolo eventual de perigo. No caso, perigo a um número indefinido e generalizado de pessoas. Quer dizer, o sujeito assume o risco de produzir o resultado de *perigo em relação a qualquer pessoa que esteja em seu caminho*.

E se esse perigo não ocorre concretamente: por exemplo, quando a rua se encontra totalmente vazia? Ora, neste caso, inexistindo mais ninguém no veículo, não há o que punir, por falta de um dos requisitos do tipo. *Nullum crimen, nulla poena sine lege*. Da mesma forma, sendo impossível a consumação, fica impróprio cogitar de tentativa.

Sobre o tema, contudo, há divergências, inclusive no plano da consumação (tipicidade plena). Indagações: trata-se *mesmo* de crime de perigo? Nesta última hipótese: perigo concreto ou perigo abstrato? E mais: crime contra a pessoa (perigo individual) ou contra a incolumidade pública (perigo coletivo)?

Não faço essas perguntas em vão, gratuitamente, ou por mero deleite intelectual. Em função das respostas é que se poderá construir, caso a caso, ainda que de modo diversificado ou contraditório, o direito penal correspondente, projetado pelo legislador.

Veja-se a *nova lição* de Damásio E. de Jesus. Desmentindo a dogmática tra-

dicional e, corajosamente, a si próprio (*Código Penal anotado*, 7. ed., São Paulo : Saraiva, 1997. p. 399; 410; 412; 419; 745; 757 etc.), ele considera que os crimes de perigo abstrato, ou presumido, “já não existem em nosso ordenamento jurídico, fulminados pela Reforma Penal de 1984 e pela CF de 1988” (*Crimes de trânsito*, cit., p. 26). Daí que os delitos de trânsito, tais como os dos arts. 306, 308, 309 e 311 do CTB, “são crimes de lesão e de mera conduta (ou de simples atividade)”. Não se reputam nem mesmo de perigo concreto, pois, dentre outros motivos, “a entender-se que são infrações de perigo concreto e que este constitui o resultado naturalístico do tipo, transformando-as em crimes materiais, ficará difícil explicar o dolo direto” (*idem, ibidem*).

O que é dolo direto? Prossegue Damásio: é a vontade de produzir o resultado, nos termos do Código Penal, art. 18, I, 1.^a parte. Ainda consoante o ilustre penalista, “nos crimes de perigo o dolo é de perigo. Corresponderia, então, à vontade firme e decidida de expor o objeto jurídico a perigo de dano. Como a objetividade jurídica desses crimes é a incolumidade pública no que concerne à segurança nas relações de trânsito, o dolo equivaleria à vontade, firme e direta, de expor a segurança da coletividade a perigo de dano. Ora, essa é uma doutrina surrealista. Nunca foi visto no banco dos réus, a não ser que sofra das faculdades mentais ou seja terrorista, alguém que, na direção de veículo automotor, o estivesse conduzindo com vontade de expor a coletividade a perigo de dano” (p. 26-27).

Damásio, nota-se facilmente, deixa de lado uma das espécies de dolo (o dolo eventual: CP, art. 18, segunda parte). Preocupado com “a essência dos delitos automobilísticos” (p. 21), não se impressiona com os vários textos normativos que reclamam dano potencial ou perigo

de dano. Essa parte final dos dispositivos “apenas reflete a descrição típica inicial, seu espelho” (p. 23). Conforme anunciado em outra obra, “o sujeito passivo é a coletividade e não a pessoa. Em face disso, a conduta delituosa é dirigida contra o objeto jurídico ‘segurança coletiva’, não sendo preciso que um dos membros do corpo social seja exposto a uma situação de real perigo” (*Natureza jurídica dos crimes de trânsito*, São Paulo : Edições Paloma, 1998. p. 31; igualmente em *Crimes de trânsito*, cit., p. 159).

Descoberta a “essência” ou “natureza” dos crimes em estudo, fica fácil exemplificar com a conduta de “subir com o veículo na calçada”, “passar com o sinal vermelho”, “dirigir sem habilidade”, “dirigir na contramão de direção” (*Crimes de trânsito*, cit., p. 27), independentemente da ocorrência de perigo concreto. Todos, em síntese, “são delitos de lesão porque o condutor, com sua direção anormal, realizando condutas perigosas ou imprudentes, reduz o nível de segurança do trânsito exigido pelo legislador, atingindo a objetividade jurídica concernente à incolumidade pública” (*idem, ibidem*).

Também Luiz Flávio Gomes entende que “a presunção legal de perigo viola o Direito Penal da culpa e conflita radicalmente com a presunção constitucional de inocência” (“A contravenção do art. 32 da Lei das Contravenções Penais é de perigo abstrato ou concreto?”, *RBCCrim* n. 8, São Paulo : Ed. RT, out./dez./1994, p. 83). Em se tratando de perigo à incolumidade pública, prefere falar em *perigo concreto indeterminado*. Diante do atual Código de Trânsito, aponta como de *perigo concreto indeterminado* os tipos delituosos dos arts. 306, 308, 309, 310 e 311. É pouco, por exemplo, dirigir em estado de embriaguez. É preciso demonstrar que concretamente a conduta do motorista “trouxe perigo para ‘outrem’ (pessoas indeterminadas que nem sequer, em geral, serão ouvidas, mas que

passavam pelo local, estavam no local ou moravam no local)” (“CTB: primeiras notas interpretativas”, *Boletim IBCCrim* n. 61, cit., p. 5).

Alternativa exegética, em direção oposta: na hipótese do art. 306, aduz José Geraldo da Silva, o perigo correspondente, sendo abstrato ou presumido, “não precisa ser provado, uma vez que resulta da própria ação do sujeito em colocar-se ao volante de um veículo, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos” (*Código de Trânsito brasileiro anotado*, Campinas, Bookseller, 1998, p. 252). E, de seu turno, Fernando Fukassawa: “Desnecessário o perigo concreto, vale dizer, que o agente tenha realizado qualquer manobra perigosa que pudesse causar dano a uma ou várias pessoas” (op. cit., p. 156).

Discorda, com nitidez, Ismar Estulano Garcia: para a configuração do tipo “é necessário que se exponha a dano potencial a ‘incolumidade de outrem’, que significa a segurança de outra pessoa” (op. cit., p. 83).

2.3.2 Anarquia exegética

Na atualidade, portanto, e sem nenhuma surpresa para os que têm um mínimo de visão crítica, institucionalizou-se a anarquia exegética. Concorre para tanto, de um lado, o próprio legislador, que não sopesou a contento a maior ou menor gravidade das condutas e, pior ainda, desinteressou-se da clareza e qualidade técnica do texto legal. De outro lado, é visível a interferência ideológica do intérprete, que se afasta do sistema normativo para impor ou tentar impor, com ou sem ajuda de supostas verdades ontológicas, suas concepções pessoais sobre a matéria, mais ou menos comparilhadas por este ou aquele tribunal ou jurisconsulto, nacional ou estrangeiro.

Conforme já exposto, seria preferível que *inexistissem* crimes de perigo no

trânsito. Multas elevadas e severas medidas de ordem administrativa me pareciam e me parecem bastantes, no âmbito normativo. A introdução dos novos tipos cumprirá, tão-somente, o papel histórico de desmoralizar, ainda mais, a eficiência e equanimidade do sistema jurídico-penal brasileiro.

Entretanto, se a lei foi publicada, se está em vigor, não me cabe, em princípio, ignorá-la. E o Código de Trânsito Brasileiro, apesar das lacunas e imprecisões, conseguiu ser claro em muitas passagens, sobretudo no que concerne à exigência de resultado de perigo para a integração das condutas. Pouco importa se não manteve um certo padrão terminológico. O que importa é que sempre *exigiu*, nos delitos sob análise, algum *resultado*: “dano potencial à incolumidade de outrem” (art. 306); “Dano potencial à incolumidade pública ou privada” (art. 308); “perigo de dano” (arts. 309 e 311).

Se descartasse, na exegese, qualquer um desses resultados, me afastaria do princípio da *reserva legal*, de notório significado político no campo das liberdades individuais. Não os dispenso, portanto. Além disso, essas condutas também receberam, no Código, o carimbo de infrações administrativas de relevo. Está então assegurada, em tese, a sanção correspondente.

O crime, por ser crime, representa um *plus*, alguma coisa de maior gravidade ético-social. O legislador apontou esse *algo mais*. Não me cabe desconhecê-lo ou substituí-lo por minha própria intuição, por minhas convicções, por verdades “ontológicas” que prejudiquem os interesses do réu. *Nullum crimen, nulla poena sine lege*. Além disso, na observação de Luiz Flávio Gomes, a fundamental diferença entre a descrição típica das infrações administrativas e as penais “reside exatamente na exigência de comprovação de um perigo concreto

para os delitos” (“CTB: primeiras notas interpretativas”, *Boletim IBCCrim* n. 61, cit., p. 5).

Todavia, tentando pôr um pouco de ordem (não há interpretação sem subjetividade) na lista de *resultados* das várias condutas apontadas pelo legislador, entendo que “perigo de dano” (arts. 309 e 311) significa (ou deveria significar) o mesmo que “dano potencial à incolumidade de outrem” (art. 306), que nada mais é do que “dano potencial à incolumidade pública ou privada” (art. 308). Quer dizer, em todos esses casos está em jogo, em regra, a incolumidade pública, desde que concretamente representada por alguém que sofra, nas circunstâncias, perigo em sua *vida, saúde ou integridade corporal*. Pode-se, porém, cogitar da incolumidade privada, em termos de preponderância. Numa avenida totalmente deserta, o motorista, sob a influência do álcool, em excesso de velocidade, não coloca em risco a incolumidade *pública*, e sim, a incolumidade *privada* do passageiro do veículo. Incide, assim mesmo, nas penas do art. 306.

Há, no fundo, na maioria dessas figuras delituosas, um misto de perigo à incolumidade pública e privada. Basta lembrar o art. 132. Conquanto de perigo individual, ele se aplica supletivamente a certas condutas indicativas de perigo concreto indeterminado (incolumidade pública).

Conclusão: todos os delitos analisados têm como objetividade jurídica a incolumidade pública (em regra) ou privada e se reputam consumados se pessoa diversa do sujeito ativo sofrer efetivamente algum risco em sua vida, saúde ou integridade física. Não vejo relevância típica no perigo de dano patrimonial, que pode no entanto funcionar como circunstância agravante genérica, nos termos do art. 298, I, segunda parte.

Que ninguém se iluda: estou interpretando a lei e, por isso mesmo, aportando

algo de pessoal, subjetivo, na escolha das várias facetas com que se apresenta, em regra, um sistema normativo redigido em linguagem natural. De permeio, além disso, subentende-se uma certa ideologia coletiva, ora em harmonia, ora em desacordo com a mensagem do texto. Isto nos remete ao derradeiro capítulo, concernente à visão crítico-metodológica do direito penal.

3. A importância do intérprete

Advertiu Geraldo de Faria Lemos Pinheiro: "Algumas expressões do legislador, tais como 'expondo a dano potencial a incolumidade de outrem' (art. 305), 'desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada' (art. 308), e 'gerando perigo de dano' (arts. 309 e 311), podem causar polêmica de interpretação, quanto ao verdadeiro sentido do texto, para distinguir o dano concreto do dano abstrato" ("Enfim, o Código: Lei 9.503, de 23.09.1997", *Boletim IBCCrim* n. 60, São Paulo, nov./1997, p. 15). Era pouco. A par de tantos tropeços, o Código de Trânsito, no capítulo dos crimes, acabaria se constituindo em "outro tormento para os aplicadores do Direito" (Autor citado, "Breves anotações sobre o Código de Trânsito brasileiro", *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./1997, p. 11).

Mesmo fora do âmbito do Código de Trânsito – e em qualquer campo jurídico – todas as expressões do legislador comportam, em regra, polêmica exegética. E algumas delas, quando incomodam, são sumariamente esquecidas, se não é possível apregoar sua inconstitucionalidade. O direito depende do grau de vontade e liberdade do intérprete com poder decisório. Para perceber essa realidade basta um pouco de espírito crítico. Mas o espírito crítico, infelizmente, ainda não faz parte da ideologia predominante do ensino e dogmática do direito penal, em solo brasileiro.

Há sinais de mudança? Se não houver, que se recomece a caminhada ao lado de Nélson Hungria ("Os pandetistas

do direito penal", apêndice de *Comentários ao Código Penal*, v. I, Rio de Janeiro : Forense, 1949). Estudantes e bacharéis haveriam de colher os melhores frutos. E acabariam descobrindo, com o imortal penalista, que "o crime não é apenas uma abstrata noção jurídica, mas um fato do mundo sensível, e o criminoso não é um impessoal 'modelo de fábrica', mas um trecho flagrante da humanidade. A ciência que estuda e sistematiza o direito penal não, pode fazer-se cega à realidade, sob pena de degradar-se num formalismo vazio, numa platitude obsedante de mapa mural de geometria. Ao invés de librar-se aos pináculos da dogmática, tem que vir para o chão do átrio onde ecoa o rumor das ruas, o vozeio da multidão, o estrépito da vida, o fragor do mundo, o bramido da tragédia humana" (op. cit., p. 592).

Como quer que seja, não há como desconhecer a importância do intérprete no processo de sedimentação fática do direito penal. Mais do que sua inteligência, vale sua vontade, vale o grau de liberdade de que desfruta para sugerir ou impor, se necessário ou conveniente, suas próprias concepções ideológicas. Quer dizer, nem mesmo a clareza ou objetividade das leis consegue impedir a impetuosidade de juristas comprometidos com outros valores normativos. Valores que reputam prevalentes e modernos, como que derivados da natureza evolutiva das coisas. Em outras palavras, conforme já registrado e demonstrado em livro recente (*Curso crítico de direito penal*, Florianópolis, Obra Jurídica, 1998), o intérprete se transforma, na prática, em partícipe do direito, já que depende de si mesmo, e de mais ninguém, para o modo e maneira de percepção das regras normativas que supõe – ou finge supor – encontrar previamente delimitadas (p. 84).

Para alguns pode ser chocante esta última assertiva. O fato é que na grande maioria das vezes se trata de um fingimen-

to (ficção jurídica) pleno de boas intenções, diante da necessidade retórica de aparência de legalidade a uma doutrina ou decisão que se considere mais humana, mais adequada, mais justa. Em contrapartida, o preço ou tributo pode ser elevado, como se nota efetivamente nos tempos atuais, no campo da dogmática jurídico-penal. São tantas as sofisticacões, e apresentadas com tamanha insistência e cumplicidade, que se corre o risco de negar às novas gerações o sagrado direito de pensar criticamente; e, pois, de eventualmente contestar, divergir, opinar e decidir de modo diverso, à luz de novos e velhos paradigmas, comprometidos com a verdade objetiva das coisas.

Bibliografia

- ABREU, Waldyr de. *Direito penal de trânsito*, 2. ed., Rio de Janeiro : Forense, 1988.
- AQUINO, José Carlos G. Xavier de. "Falta clareza em tipos penais", *Tribuna do Direito: Suplemento Especial*, n. 20, mar./1998.
- BASTOS JR., Edmundo José de. *Código Penal em exemplos práticos*. Florianópolis : Terceiro Milênio e OAB/SC Editora, 1998.
- CALDEIRA BASTOS, João José. "Prevenção de acidentes de trânsito", *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, n. 16, São Paulo : Ed. RT, out./dez./ 1996.
- . *Curso crítico de direito penal*, Florianópolis, Obra jurídica, 1998.
- COSTA JR., Paulo José da e QUEIJO, Maria Elizabeth. *Comentários aos crimes do novo Código de Trânsito*. São Paulo : Saraiva, 1998.
- DRUMMONDI, J. de Magalhães. *Comentários ao Código Penal*. v. 9, Rio de Janeiro : Forense, 1944.
- FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Lições de direito penal: parte especial – arts. 213 a 259 do CP*, 3. ed., Rio de Janeiro : Forense, 1981.
- FUKASSAWA, Fernando Y. *Crimes de trânsito*. São Paulo : Oliveira Mendes, 1998.
- GARCIA, Ismar Estulano. *Crimes de trânsito*, 2. ed., Goiânia, AB Editora, 1997.
- GOMES, Luiz Flávio. "A contravenção do art. 32 da Lei das Contravenções Penais é de perigo abstrato ou concreto?", *RBCCrim* n. 8, São Paulo : Ed. RT, out./dez./1994.
- . "CTB: Primeiras notas interpretativas", *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo : dez./ 1997.
- HUNGRIA, Nélson. "Os pandetistas do direito penal", apêndice de *Comentários ao Código Penal*, v. 1, Rio de Janeiro : Forense, 1949.
- . *Comentários ao Código Penal*, v. 9, Rio de Janeiro : Forense, 1958.
- JESUS, Damásio E. de. *Código Penal anotado*. 7. ed., São Paulo : Saraiva, 1997.
- . *Natureza jurídica dos crimes de trânsito*. São Paulo, Edições Paloma, 1998.
- . *Crimes de trânsito*. São Paulo, Saraiva, 1998.
- LEAL, João José. "O CTB e o homicídio culposo de trânsito: duas penas e duas medidas", *Boletim IBCCrim* n. 65, São Paulo, abr./1998.
- LEMONS, Geraldo de Faria. "Enfim, o Código: Lei 9.503, de 23.09.1997", *Boletim IBCCrim* n. 60, São Paulo, nov./1997.
- . "Breves anotações sobre o Código de Trânsito brasileiro", *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./1997.
- MAGALHÃES NORONHA, Edgard. *Direito penal*, v. 3, 18. ed., São Paulo : Saraiva, 1986.
- MIRABETE, Júlio Fabbrini. *Manual de direito penal*, v. 2, 9. ed., São Paulo : Atlas, 1995.
- MULLER, Walter Martins e LEON, Altair Ramos. "Comentários ao novo Código de Trânsito brasileiro", *Boletim IBCCrim* n. 63, São Paulo, fev./1998.
- PRADO, Luiz Regis. *Bem jurídico-penal e Constituição*. São Paulo : Ed. RT, 1996.
- SHECAIRA, Sérgio Salomão. "Primeiras perplexidades sobre a nova lei de trânsito", *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./ 1997.
- SILVA, José Geraldo da. *Código de Trânsito brasileiro anotado*, Campinas : Bookseller, 1998.
- STOCO, Rui. "Código de Trânsito brasileiro: disposições penais e suas incongruências", *Boletim IBCCrim* n. 61, São Paulo, dez./ 1997.