

ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DE RONDÔNIA - EMERON
LUCARLO CARVALHO DE OLIVEIRA

CRIMES DE TRÂNSITO E O TERCEIRO SETOR

JI-PARANÁ
2018

LUCARLO CARVALHO DE OLIVEIRA

CRIMES DE TRÂNSITO E O TERCEIRO SETOR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Escola da Magistratura do Estado de Rondônia - EMERON, para obtenção de grau acadêmico de Pós-graduação, sob orientação do Professor Mestre Oscar Francisco Alves Junior.

JI-PARANÁ/RO
2018

ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DE RONDÔNIA - EMERON

LUCARLO CARVALHO DE OLIVEIRA

CRIMES DE TRÂNSITO E O TERCEIRO SETOR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora da Escola da Magistratura do Estado de Rondônia - EMERON como requisito parcial para a obtenção do grau acadêmico de Pós-Graduação.

BANCA EXAMINADORA

Me.Oscar Francisco Alves Junior

Esp. João Maria de Medeiros

Esp. Márcia Adriana Araújo Freitas

Ji-Paraná/RO, 17 de dezembro de 2018

Dedico o presente trabalho, a minhas filhas, minha esposa, meus pais, professores e amigos que sempre me incentivaram e apoiaram na busca por conhecimento.

Gratidão à Deus por tudo que tem feito,
mesmo sem eu ser merecedor de tantas
benevolências!!!

Ao professor MS Oscar Francisco Alves Junior, pela ajuda para escolha do tema, bem como pela atenção e paciência que me orientou na elaboração desta pesquisa. Meus sinceros agradecimentos.

RESUMO

OLIVEIRA, Lucarlo Carvalho. **CRIMES DE TRÂNSITO E O TERCEIRO SETOR**. 2018. 60 p. Monografia. Escola da Magistratura do Estado de Rondônia (EMERON), 2018.

O presente trabalho tem a finalidade de analisar a efetividade do apoio do terceiro setor junto ao poder Judiciário, especialmente a 3ª Vara Criminal e de Delitos de Trânsito de Ji-Paraná. Trata-se da Vara de Trânsito, que dentre os demais processos, recebe os feitos criminais que envolvem crimes de trânsito, crimes estes que não encerram seu efeito educativo somente com a prolação da sentença ou com o aceite do benefício da Suspensão Condicional do Processo, uma vez que o terceiro setor tem agido como uma forma alternativa de educação aos réus condenados ou beneficiários do *sursis* processual, tendo uma função pedagogicamente essencial. Tal apoio pelos pelo terceiro setor tem surtido grandes efeitos para redução da reincidência nos crimes de trânsito, fato este que traz grandes benefícios para sociedade em geral. Com o intuito de atingir os objetivos da pesquisa o método utilizado foi o dedutivo, por meio de pesquisas bibliográficas, legislativas e jurisprudenciais, além de uma breve pesquisa de campo com análise dos processos da 3ª Vara Criminal e Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná referente aos crimes de trânsito no ano de 2018, bem como o acompanhamento das reuniões do grupo GARRA (Grupo de Apoio Resgate e Restauração de Alcoólicos e Dependentes Químicos), e dados estatísticos em sites.

PALAVRAS CHAVE: Efetividade, Crimes de Trânsito, Terceiro Setor, Ji-Paraná-RO.

Abstract

OLIVEIRA, Lucarlo Carvalho. TRANSIT CRIMES AND THE THIRD SECTOR. 2018. XXXX p. Monography. School of Magistracy of the State of Rondônia (EMERON), 2018.

The present work has the purpose of analyzing the effectiveness of third sector support with the Judiciary, especially the 3rd Criminal Court and Traffic Offenses of Ji-Paraná. It is the Traffic Rod, which among other cases, receives the crimes that involve traffic crimes, crimes that do not end their educational effect only with the delivery of the sentence or with the acceptance of the Benefit of Conditional Suspension of the Process, since the third sector has acted as an alternative form of education to convicted defendants or beneficiaries of procedural sursis, having a pedagogically essential function. Such support by the third sector has had great effects to reduce recidivism in traffic crimes, a fact that brings great benefits to society in general. In order to reach the objectives of the research, the method used was the deductive method, through bibliographical, legislative and jurisprudential research, as well as a brief field research with analysis of the processes of the 3rd Criminal Court and Traffic Offenses of the Ji-Paraná regarding traffic crimes in the year 2018, as well as the monitoring of the meetings of the group GARRA (Support Group Rescue and Restoration of Alcoholics and Chemical Dependents), and statistical data on websites.

KEY WORDS: Effectiveness, Traffic Crimes, Third Sector, Ji-Paraná-RO.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. O TRÂNSITO E O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	11
1.1 Da fiança.	19
1.2 Crimes de Trânsito no Brasil em seu aspecto polêmico: Dolo eventual ou culpa consciente.....	20
1.3 O trânsito no mundo.....	22
1.4 Trânsito em Ji-Paraná/RO	28
2. Terceiro setor	35
2.1. A situação do Terceiro Setor no Brasil	37
2.2 Os desafios da gestão do Terceiro Setor.....	40
2.3 ONG - Organização Não Governamental.....	45
3. GARRA E SUA RELAÇÃO COM CRIMES DE TRÂNSITO	48
3.1 Execução e Coordenação do Projeto:.....	49
4. FORMA DE ATUAÇÃO DO GARRA	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	57

INTRODUÇÃO

Com o aumento significativo da frota veículos e motocicletas no Estado de Rondônia, o estado tem buscado de forma cada vez mais enérgica garantir o equilíbrio e a pacificação no trânsito. Como forma de apoio, surgiu a Sociedade Civil Organizada, também conhecida como Terceiro Setor, agindo paulatinamente como apoiador do poder estatal, enfatizando no presente caso, o Judiciário e o Executivo com ações incrementadas para persuadir o infrator a não mais reincidir, ou também agindo de forma preventiva, uma vez que os beneficiários podem levar seus amigos e familiares para participarem das reuniões do terceiro setor objeto de estudo.

Desta forma, o Estado tem agido de forma a buscar meios e soluções para que o trânsito seja mais pacífico. Assim, o Governo tem legislado por intermédio de Leis, Resoluções, Decretos etc, sempre em busca do equilíbrio entre os usuários do trânsito, sendo os pedestres, ciclistas, motociclistas ou motoristas.

Outrossim, em razão do princípio da especificidade, criou-se o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503/1997), o qual dispõe de sanções administrativas e criminais quanto as infrações realizados no Trânsito. O referido código é dividido em sua parte administrativa e na parte criminal, onde o legislador deixou dos artigos 1º ao 291 a parte administrativa e dos artigos 302 a 312 os crimes de trânsito. Além do mais, ainda há crimes/conduitas que não são abrangidas na direção do veículo automotor, como é o caso dos artigos descritos nos artigos 307 ao 312 do referido código.

Assim, em razão da notável necessidade de iniciativa da sociedade civil organizada como forma de apoio Estatal, surgiu o terceiro setor, que de forma coesa é formado por associações e entidades sem fins lucrativos e no sentido de alcançar as finalidade públicas, deveras vezes não alcançadas pelo Estado, sendo considerada pela Sociologia como Terceiro Setor. Trata-se de terminologia de origem americana, *Third Sector*, que de forma semelhante o Brasil a utiliza, denominado as já citadas organizações sociais sem fins lucrativos.

A sociedade civil organizada divide-se em três setores, sendo eles, o primeiro, segundo e terceiro. O *primeiro setor* é formado pelo Governo, o *segundo setor* é formado pelas Empresas privadas, e o *terceiro setor* são as associações sem fins lucrativos. O terceiro setor contribui para chegar a locais onde o Estado não conseguiu chegar, fazendo ações solidárias, obtendo papel fundamental na sociedade, uma vez que de forma impessoal traz grande benefícios para a sociedade, como podemos citar o GARRA (Grupo de Apoio Restauração, Resgate de Alcoólicos e Dependentes Químicos), que será objeto de estudo deste projeto e também o tão conhecido AA (Alcoólicos Anônimos).

Existem várias organizações que fazem parte do terceiro setor, como as ONGs (Organizações Não Governamentais) e OSCIPs (Organizações da Sociedade Civil de Interesses Públicos). O *terceiro setor* é composto quase que, em sua totalidade, de mão-de-obra voluntária, pessoas que trabalham e não recebem remuneração para isso, agindo somente de bom grado e na busca de trazer benefícios para população em geral, almejando o trânsito mais seguro.

Além do mais, cabe informar que o terceiro setor é mantido com apoio da iniciativa privada e até mesmo por intermédio de convênios e junto ao Governo, seja na esfera municipal, estadual ou federal, assim garantindo repasse de verbas públicas como auxílio para suas ações. As entidades do terceiro setor têm como objetivo principal melhorar qualidade de vida dos necessitados, agindo como braço extensivo do Estado, alcançando setores da sociedade, podendo ser crianças, adultos, animais, meio ambiente, trânsito etc.

As fundações, associações, instituições do terceiro setor estão muitas vezes envolvidas com obras filantrópicas, visando ao bem comum da coletividade. Cabe ressaltar que o apoio da iniciativa privada, do Executivo, do Judiciário e da voluntariedade é essencial que alcançar o fim almejado.

1. O TRÂNSITO E O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

No código de Trânsito Brasileiro estão elencadas diversas condutas, dentre elas os passíveis crimes de serem cometidos por condutores de veículos. Dentre os crimes, analisaremos o artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que é o de maior incidência nas reuniões/palestras do GARRA.

Os crimes de trânsito têm previsão no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 1997), que trata também de normas administrativas e demais cominações legais de aspecto amplo em relação às pessoas e veículos no país.

Igualmente, a natureza jurídica dos crimes de trânsito podem ser consideradas como mistas, uma vez que ora são *crimes de dano*, ora como *crime de perigo*. Para constar o dano é a alteração de um bem, sua destruição ou somente redução de seu valor ideal ou sua forma de utilização, podendo ela ser gerada pelo próprio condutor ou por terceiros. Já o *crime de perigo*, que é a probabilidade de dano, a possibilidade que o autor possa lesionar o bem jurídico de terceiro, como ocorre no crime de embriaguez na direção de veículo automotor, sendo considerado como crime previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503 de 1997.)

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

Pelo princípio da especialidade, a partir do artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro foram fixados diversos delitos relacionados à condução de veículo automotor, que até então eram tratados pelo Código Penal.

Anteriormente ao ano de 1997, os delitos praticados na condução de veículo automotor estavam discriminados no Código Penal, como por exemplo, quando alguém tinha o infortúnio de realizar um atropelamento com resultado morte, seria denunciada por homicídio culposo – artigo 121, parágrafo 3º do já referido Codex.

Assim, desde 1997, são aplicados nestes casos o Princípio da Especialidade, sendo que este princípio é aplicado em casos quando há um conflito aparente de normas, ou seja quando duas ou mais normas aparentam ser aplicáveis ao mesmo fato.

Uma norma especial é a norma que possui todos os elementos da norma geral e mais alguns, denominados especializantes. Neste caso a norma especial prevalece sobre a geral, a qual deixa de incidir sobre aquela hipótese.

Todavia, o CTB trás uma pequena parte geral, contida nos artigos 291 a 301, que na realidade são normas que nos ensinam como aplicar os demais artigos.

Contudo, isso não revoga a parte geral do CP. O que o CTB não trata, é tratado no CP. O CTB trás também, no anexo I os conceitos, como por exemplo, o que é veículo automotor: veículo a motor de propulsão que circule pelos próprios meios- automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus, inclusive elétrico, motocicleta, entre outros conceitos.

Nos artigos 1º a 291 encontra-se a parte administrativa. Já nos artigos nos artigos 302 a 312 do CTB, são os crimes de trânsito e as condutas que encontram adequação típica, pois se relacionam de alguma forma à direção de veículo automotor. Cabe ressaltar que nem sempre os crimes contidos no CTB são praticados na direção de veículo, como os descritos nos artigos 307 e 312.

O artigo 291, parágrafo 1º trás uma exceção, em que cabe, aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa, composição civil, representação ou transação penal.

O Decreto-Lei Nº 3.914/1941, que se trata da Lei de Introdução do Código Penal, conceitua o que é crime em seu primeiro artigo, sendo “Art. 1º- Considera-se crime a infração penal que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; (...)”

No caso dos crimes de trânsito, o motorista pode ser condenado às penalidades de detenção ou multa. Também é possível que o juiz aplique a penalidade de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação.

Conforme previsto pelo Código Penal, também é possível que a pena de detenção seja substituída por uma pena restritiva de direito, como a prestação de serviços à comunidade.

Conforme já explicitado, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é dividido em capítulos. O XV, por exemplo, versa sobre as infrações de trânsito, ou seja, você encontrará lá todas as condutas que são consideradas infrações de trânsito e as respectivas punições.

O artigo 291 do CTB, em suas disposições gerais dispõe:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

Nessa seção, há também artigos que dispõem sobre as penalidades de suspensão ou proibição de obter a habilitação e de multa reparatória.

Já no artigo 298, do mesmo codex, encontramos uma lista com circunstâncias em que as penalidades são agravadas:

Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;

VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

O CTB dispõe de 11 condutas tipificadas e suas sanções, que constam dos artigos 302 a 312, que especificam qual o prazo mínimo e máximo de detenção para cada caso, vejamos:

- **Artigo 302:** Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor;
- **Artigo 303:** Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor;
- **Artigo 304:** Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;
- **Artigo 305:** Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída;
- **Artigo 306:** Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência;

- **Artigo 307:** Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código;
- **Artigo 308:** Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada;
- **Artigo 309:** 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;
- **Artigo 310:** Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;
- **Artigo 311:** 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;
- **Artigo 312:** Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz.

Todos os crimes de trânsito descritos no CTB têm como pena a detenção. Entre um e outro, no entanto, mudam os prazos e outras particularidades na aplicação da pena.

A pena mínima é de seis meses, com exceção ao crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor, descrito no artigo 302, cuja pena mínima é de dois anos.

Quanto à pena máxima de detenção, há infrações cuja privação de liberdade pode chegar a um ano, dois anos, três anos ou quatro anos.

Para saber exatamente os limites da pena atribuídos a cada crime de trânsito, basta voltar à lista acima e clicar no artigo sobre o qual você quer saber mais.

Alguns crimes também são penalizados, como já mencionamos antes, com a suspensão ou proibição de obter a habilitação.

Essa penalidade é aplicada apenas após a sentença condenatória transitar em julgado.

No entanto, segundo o artigo 294 do CTB, o juiz pode decretar a suspensão como medida cautelar, em qualquer fase da investigação, caso julgue necessário para a garantia da ordem pública.

O prazo de suspensão, conforme o artigo 293, é de dois meses a cinco anos. Se o réu estiver preso por consequência da condenação, esse prazo não estará correndo.

Já a penalidade de multa reparatória, prevista no artigo 297, é aplicada para indenizar a vítima ou seus sucessores quando houver prejuízo material resultante do crime.

A multa não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo, e o pagamento é realizado mediante depósito judicial.

Voltando ao assunto da detenção, o juiz tem alguns critérios para decidir qual será a pena, ou seja, o tempo exato de restrição de liberdade entre os prazos previstos no CTB.

Eles são citados no artigo 59 do Código Penal, vejamos:

Art. 59 – O juiz, atendendo à culpabilidade, aos antecedentes, à conduta social, à personalidade do agente, aos motivos, às circunstâncias e consequências do crime, bem como ao comportamento da vítima, estabelecerá, conforme seja necessário e suficiente para reprovação e prevenção do crime:

I – as penas aplicáveis dentre as cominadas;

II – a quantidade de pena aplicável, dentro dos limites previstos

(...)

Analisando o supracitado artigo, deduz-se que o réu será analisado e avaliado em sua culpabilidade, antecedentes, conduta social, personalidade, motivação.

Além do mais, o juiz também analisará as circunstâncias e consequências do crime e o comportamento da vítima.

O analisado em relação ao artigo 59 do Código Penal, valem para qualquer crime. Nos crimes de trânsito, o juiz avalia ainda outros possíveis agravantes, exatamente aqueles que constam no artigo 298 do CTB, já mencionado.

Além do mais, há ainda descrições de agravantes atribuídos especificamente a alguns crimes. Um exemplo é crime de homicídio culposo na direção de veículo automotor (artigo 302).

Conforme o parágrafo primeiro desse artigo, a pena (que é de dois a quatro anos de detenção e suspensão) é aumentada de um terço à metade se o réu não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação, praticar o crime em faixa

de pedestres ou na calçada, deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente, no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Estes mesmos agravantes são atribuídos ao crime do artigo 303: “Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor”.

O artigo 308 dispõe de sanções para o motorista que participar de competição automobilística não autorizada em via pública, gerando situação de risco, o tempo de detenção aumenta se a conduta criminosa resultar em lesão corporal de natureza grave e caso as circunstâncias demonstrem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena será de reclusão de três a seis anos; Se da prática do crime resultar morte, a pena será de reclusão de cinco a dez anos.

Não obstante, estamos da década de conscientização do trânsito, onde anualmente no mês de maio (maio amarelo), criam-se campanhas para melhorar o trânsito em suas diversas formas.

O Movimento Maio Amarelo nasce com uma só proposta: chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo.

O objetivo do movimento é uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil. A intenção é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada para, fugindo das falácias cotidianas e costumeiras, efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas.

O maio amarelo é um movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito. O trânsito deve ser seguro para todos em qualquer situação, que tem como objetivos colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito. Estimular a participação da população, empresas, governos e entidades.

O referencial do mês de maio, está no fato que em maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza.

Assim, a Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. O documento foi elaborado com base em um estudo da OMS (Organização Mundial da Saúde) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com seqüelas.

São três mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade; o segundo, na faixa de 5 a 14 anos; e o terceiro, na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518 bilhões por ano ou um percentual entre 1% e 3% do PIB (Produto Interno Bruto) de cada país.

Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa de mortalidade) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a “Década de Ação para a Segurança no Trânsito” é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, cinco milhões de vidas até 2020.

1.1 Da fiança.

Qualquer pessoa que tenha praticado um crime de trânsito poderá ser preso em flagrante delito, atendidas as cominações prevista no ordenamento jurídico do país, pela Autoridade Policial.

Assim o Delegado de Polícia, tecnicamente o primeiro que toma conhecimento da causa, poderá conceder a liberdade mediante o pagamento de

uma fiança, conforme artigo 322 do Código de Processo Penal, “Art. 322 – A autoridade policial somente poderá conceder fiança nos casos de infração cuja pena privativa de liberdade máxima não seja superior a 4 (quatro) anos.”

A fiança está relacionada à garantia do Juízo, ou seja, o réu realize o depósito do dinheiro nos cofres públicos como garantia de que não irá fugir, além das demais obrigações processuais, tais como não mudar de endereço sem informar a autoridade policial e ao Judiciário, comparecer em juízo toda vez que for intimado etc.

Como basilar do sistema processual brasileiro, até o julgamento são assegurados seus direitos constitucionalmente previstos, tais como o da presunção de inocência, respondendo desta forma o processo em liberdade, sendo que em caso de sentença penal com trânsito em julgado absolutória, o valor pago a título de fiança deverá ser restituído.

Na Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), dispõe artigo 301 que o condutor que se envolveu em um acidente de trânsito que resultou em vítima não será preso em flagrante caso preste pronto e integral socorro, desde que não incida em nenhum crime que enseje a segregação do réu, tal como previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

Contudo, isso não significa que o motorista deverá fazer por sua vida em risco ou fazer algo além de suas possibilidades para que a vítima sobreviva, uma vez que o réu não possui qualidades técnicas para isso. Deverá sim, de forma proativa tomar as medidas que estejam ao seu alcance, como isolar a vítima e acionar o serviço de urgência, Polícia Militar, Polícia Militar Estadual, Polícia Rodoviária Federal etc, conforme suas respectivas jurisdições.

1.2 Crimes de Trânsito no Brasil em seu aspecto polêmico: Dolo eventual ou culpa consciente.

Por ora, a principal polêmica existente sobre os crimes de trânsito, está na relação entre o dolo eventual ou a culpa consciente.

Isso porque a distinção entre as duas condutas é mínima, porém um réu que é enquadrado em um crime doloso terá uma punição muito mais severa, podendo inclusive ir a júri popular.

Na visão jurídica do dolo eventual, existe a possibilidade de se prever o possível resultado de sua conduta, contudo assume o risco, embora não queira que ele seja confirmado na prática.

Já na culpa consciente o resultado também é previsto, mas a pessoa pensa sinceramente que pode evitar o risco.

Como você pode imaginar, é impossível que um juiz possa concluir, de maneira prática, se o réu assumiu ou não o risco, pois não é possível entrar em sua mente.

Há corrente pendente que no homicídio na direção de veículo automotor, em caso da ingestão de bebida alcoólica, haveria o dolo eventual, o que é rebatido pela corrente contrária, afirmando que nunca existe dolo eventual em homicídio no trânsito, o que de fato ainda não é pacificado nos tribunais. Vejamos:

TJ-MT - Recurso em Sentido Estrito RSE 00015857720148110111
69438/2015 (TJ-MT)
Data de publicação: 03/09/2015

Ementa: RECURSO EM SENTIDO ESTRITO – HOMICÍDIOS COSUMADO E TENTADOS DUPLAMENTE QUALIFICADOS, PRATICADOS, EM TESE, COM DOLO EVENTUAL – PRONÚNCIA – ACIDENTE DE TRÂNSITO – ALMEJADA A DESCLASSIFICAÇÃO DOS CRIMES DE HOMICÍDIOS DOLOSOS CONSUMADO E TENTADOS PARA OS DELITOS PREVISTOS NOS ARTS. 302 E 303 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO – POSSIBILIDADE – INEXISTÊNCIA DE PROVAS SEQUER INDICIÁRIAS ACERCA DO ANIMUS NECANDI DO RECORRENTE – SIMPLES PRESUNÇÃO DE DOLO EVENTUAL – INVIABILIDADE – RECURSO PROVIDO. Nos delitos de trânsito, para se pronunciar o acusado a título de homicídio doloso, as provas existentes no feito devem apontar a existência de circunstâncias que denotem, ao menos indiciariamente, a presença do elemento volitivo (dolo) que define a competência do Tribunal do Júri para o julgamento da causa, não bastando para atingir tal desiderato, a simples menção ao fato de ele [acusado] ter dirigido embriagado, em alta velocidade e sem habilitação, veículo não adaptado à sua deficiência física, mesmo que em área com grande concentração de pessoas, porquanto, tais aspectos, analisados isoladamente e não aliados a outros fatores, denotam a prática, em tese, de um crime culposo nas modalidades imprudência ou negligência, eis que o resultado danoso pode ter decorrido da violação de um dever objetivo de

cuidado, consubstanciado nas regras básicas de atenção e de cautela exigíveis de todos aqueles que trafegam pelo sistema viário. (RSE 69438/2015, DES. LUIZ FERREIRA DA SILVA, TERCEIRA CÂMARA CRIMINAL, Julgado em 26/08/2015, Publicado no DJE 03/09/2015)

Encontrado em: TERCEIRA CÂMARA CRIMINAL 03/09/2015 - 3/9/2015
Recurso em Sentido Estrito RSE 00015857720148110111 69438/2015 (TJ-MT) DES. LUIZ FERREIRA DA SILVA

TJ-MT - Recurso em Sentido Estrito RSE 00986156220118110000 98615/2011 (TJ-MT)
Data de publicação: 29/06/2012

Ementa: RECURSO EM SENTIDO ESTRITO - PRETENDIDA REFORMA DA DECISÃO QUE AFASTOU A TESE DE DOLO EVENTUAL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO E DESCLASSIFICOU A CONDUTA DO AGENTE PARA HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO - IMPOSSIBILIDADE - INEXISTÊNCIA DE ELEMENTOS MÍNIMOS QUE JUSTIFIQUE A PRONÚNCIA A TÍTULO DE HOMICÍDIO DOLOSO - DECISÃO QUE COMPETE AO JUIZ SINGULAR - ABSOLVIÇÃO DO AGENTE DE OFÍCIO - DESCLASSIFICAÇÃO DE DOLO PARA CULPA SEM OBSERVÂNCIA DO ART. 384 DO CPP - IMPOSSIBILIDADE, SOB PENA DE VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA CORRELAÇÃO - RECURSO DESPROVIDO E RECORRIDO ABSOLVIDO, DE OFÍCIO, POR IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA DO PLEITO CONDENATÓRIO. A pronúncia do réu somente deve ocorrer se houver certeza ou dúvida quanto à ocorrência do dolo eventual sustentado pela acusação. Em outras palavras, inexistente qualquer elemento mínimo a apontar para a prática de homicídio, em acidente de trânsito, na modalidade dolo eventual, não é possível a submissão do réu ao julgamento perante o Tribunal do Júri. No direito penal brasileiro a teoria adotada para a aferição de dolo (direto ou eventual) é a da vontade ou consentimento, para a qual não basta a previsibilidade do resultado, mas é necessário o assentimento com ele. Assim, no caso dos autos, o fato de o agente estar conduzindo veículo automotor (1) em excesso de velocidade e (2) sem a observância de preferência na via, muito embora possa caracterizar violação às normas de trânsito, não permite, por si só, a conclusão de que ele previu e assentiu na morte da vítima. A desclassificação da imputação de crime de homicídio doloso para homicídio culposo, em regra, implica em hipótese de mutatio libelli, visto que na denúncia por crime dolosos não há descrição de conduta negligente/imprudente, em observância ao art. 18, inciso II, do CP. O art. 384 do CPP impõe o aditamento da denúncia em hipótese de nova definição jurídica do fato com acréscimo de elemento não contido inicialmente na exordial acusatória (mutatio libelli)....

Encontrado em: PRIMEIRA CÂMARA CRIMINAL 29/06/2012 - 29/6/2012
Recurso em Sentido Estrito RSE 00986156220118110000 98615/2011 (TJ-MT) DES. PAULO DA CUNHA

1.3 O trânsito no mundo

A evolução do trânsito é continua e de forma cada vez mais complexa, carecendo de normas regulamentares. Inexiste com exatidão a data do início do trânsito, uma vez que não há o marco inicial.

A origem do fenômeno trânsito perde-se no tempo, visto que é primitiva levando em conta que toda atividade humana está relacionada ao deslocamento de um local para outro. Somente com o desenvolvimento das civilizações antigas passou a haver a necessidade da implantação de normas para regulamentar a utilização das vias. Mas ainda o meio de locomoção mais antigo é o próprio ato de caminhar.

Nos dias atuais, o trânsito está regulamentado sendo objeto de grande fiscalização para que sejam cumpridas a sua legislação e suas regras. As diversas legislações regulam desde a capacitação de condutores de veículos automotores até normas básicas, como a proibição de manobras em via pública, peso de veículos capacidade de carga etc. Isso se fez necessário em função da complexidade do trânsito, que não raras vezes podem ocasionar risco à segurança e à vida da coletividade.

Os primeiros problemas relacionados ao trânsito de que se têm registros ocorreram na Roma Antiga, o que levou a edição das primeiras normas de circulação nas vias, em razão da necessidade de trânsito livre para as tropas.

Levando em consideração que o trânsito é algo diário, pois acaba-se ingressando no trânsito simplesmente pelo fato de abrir o portão e sair para fora de sua residência, andando nas vias, dirigindo, pilotando, ou simplesmente por não saber o porquê que existem tantos problemas e congestionamentos. O trânsito tem evoluído de forma rápida, mais rápido do que as políticas públicas para organizar e facilitar de forma efetiva o grande fluxo de veículos, caminhões, pedestres e principalmente motocicletas.

O trânsito é responsável pela maioria absoluta de óbitos por causas externas e estes na sua maioria vinculados à imprudência e imperícia dos condutores. A criação do Código de Trânsito Brasileiro, que entrou em vigor em 1998, com penas mais rigorosas para os crimes e infrações no trânsito, já é resultado dessa constatação.

Não se pode precisar por quem e quando foi inventado o veículo. Situações que podem ser verificadas atualmente como a versatilidade, a eficácia e agilidade são frutos de uma tecnologia que começou ao longo da história evolutiva do homem: desde as carruagens puxadas a cavalos, passando pelos veículos a vapor, com posterior sistema de freio e aumento de velocidade, até chegar-se aos veículos modernos.

Quanto ao local onde transitavam esses veículos, eram estradas feitas com pedras no caso das vias urbanas da época, e, em se tratando das estradas rurais, estas não tinham qualquer pavimentação, passando por grandes processos de evolução, onde hoje, grande parte das rodovias brasileiras são pavimentadas.

De acordo com a evolução do homem, do veículo e das estradas, o trânsito também veio sendo normalizado, tendo em vista o contexto social e cultural de cada época.

Desta feita, o trânsito é a utilização das estradas por meio de pessoas, veículos etc. Esse uso pode efetivar-se para fins de circulação, parada e estacionamento, inclusive para as operações de carga ou descarga de bens, como é comum nos grandes centros, onde acabam complicando ainda mais o trânsito e o fluxo de veículos. Trânsito é um fenômeno mais amplo do que geralmente é compreendido, em razão de englobar todos os usuários das vias terrestres, mesmo que não se encontrem embarcados em veículos automotores, e mesmo que não se encontrem em deslocamento. Uma pessoa caminhando ou sentada em um banco de uma praça estará sujeita as normas impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Para administrar o trânsito, o Estado, responsável pela administração pública, criou o Sistema Nacional de Trânsito, através da Lei 9.503/97 – Lei de Trânsito. O nosso legislador declarou, no artigo 5º, que esse sistema compreende um conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades [3].

Mais adiante, no artigo 7º do mesmo diploma legal o legislador preocupou-se em especificar quais são esses conjuntos de órgãos e entidades relacionando o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito; os CETRAN's – Conselhos Estaduais de Trânsito; o CONFRANDIFE – Conselho de Trânsito do Distrito Federal; os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios; a Polícia Rodoviária Federal; as polícias dos estados e do Distrito Federal, e ainda, as JARIs – Juntas Administrativas de Recursos de Infrações. Estes são os responsáveis em estabelecer diretrizes da política nacional de trânsito, objetivando a segurança, a fluidez, o conforto, a defesa ambiental e a educação para o trânsito, além de fiscalizar seu cumprimento.

Todos estes órgãos e este conjunto de atribuições de cada um, perfazem o que se entende por administração do trânsito. É um conjunto de procedimentos, selecionados para determinados órgãos e instituições, no sentido de orientar e fiscalizar as condutas relacionadas ao trânsito em geral.

Seja no direito privado ou no direito público, os atos de administração limitam-se aos de guarda, conservação e percepção dos frutos dos bens administrados, não incluem os de alienação. Neles, há sempre uma vontade externa ao administrador a impor-lhe a orientação. Pode-se dizer que a administração de trânsito em sentido formal é o conjunto de órgãos instituídos pela consecução dos objetos do governo; em sentido material, é o conjunto de funções necessárias aos serviços públicos em geral; em acepção operacional, é o desempenho permanente e sistemático, legal e técnico, dos serviços próprios do poder público ou por ele, consumidor, no interesse comum.

O primeiro tipo de transporte terrestre utilizado pelo homem parece ter sido o trenó. Os primeiros vestígios apareceram no Mesolítico da Finlândia e também nas planícies do Oriente próximo, por volta de 4.000 a.C, recebendo impulso com a invenção da roda na Mesopotâmia, antes de 3000 a.C. Os primeiros veículos destinavam-se ao transporte de bens; posteriormente passaram a ser usados para transportar o homem e seus pertences, e, nos últimos séculos, já se construía veículos de transporte exclusivos para pessoas.

A partir do momento que se criaram os elementos básicos do sistema viário – os veículos e as estradas - surgiram o trânsito e seus problemas.

No período do Império Romano - onde já se registravam congestionamentos - foram criadas sinalizações, marcos quilométricos, indicadores de sentido e as primeiras regulamentações de tráfego.

Além dos dispositivos legais, as autoridades de trânsito também passaram a utilizar vários meios para sinalizar e disciplinar o uso da via, tais como: placas indicativas, placas proibindo manobras perigosas, e no final do século XIX (1868), surge na Inglaterra um dispositivo para controle de tráfego mediante luzes coloridas – semáforo.

Até o fim do séc. XIX, as estradas que mais se desenvolveram foram às estradas de ferro. O metrô, ou metropolitano, apareceu pela primeira vez no ano de 1863, em Londres, para diminuir o tráfego pelas ruas. A partir de 1908, com o lançamento do Ford modelo “T”, a motorização do trânsito americano passa a ser vertiginosa. E as tentativas para solucionar os problemas de tráfego procuram acompanhar aquele fenômeno.

A desenfreada e descontrolada frequência dos acidentes de trânsito no Brasil, nos últimos anos, nos situa, cada vez mais, na posição de campeões mundiais do genocídio motorizado. Além das mortes no trânsito, há avultados casos de mutilações, feridos e de catastróficos danos materiais, que destroçam veículos, cargas preciosas, danificando as próprias rodovias e, até mesmo, destruições causadas com cargas perigosas que são transportadas e esparramadas.

Esses números tornam os acidentes de trânsito um importante problema de saúde pública e sobrecarregam o setor, em função dos elevados percentuais de internação e dos altos custos hospitalares, além de gerarem problemas para a sociedade, tais como perdas materiais, despesas previdenciárias e grande sofrimento para as vítimas e seus familiares.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que a habilitação de condutores se dê em duas etapas. Após a aprovação nos exames, o candidato recebe uma “Permissão para Dirigir”, válida por um ano, período em que não pode cometer nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, nem reincidir em infração leve. E ao final poderá receber a habilitação definitiva. Paralelamente exige que no processo de habilitação sejam incluídos os temas referentes aos primeiros socorros e à direção defensiva.

As campanhas para se evitar a associação de álcool/direção/velocidade são freqüentes; as aulas obrigatórias para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), e a introdução da matéria no ensino fundamental são exemplos desse empenho na melhoria do trânsito.

Nesse âmbito da educação para o trânsito, é da incumbência do Ministério da Saúde o estabelecimento de campanhas nacionais de caráter permanente, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, para que se dê o esclarecimento das condutas que haverão de ser seguidas nos primeiros socorros, em casos de acidente de trânsito.

Outros setores da sociedade também já se manifestaram, no objetivo de colaborar com a diminuição da mortalidade no trânsito: A Organização Mundial da Saúde elegeu a prevenção dos acidentes de trânsito como tema do Dia Mundial da Saúde em 2004.

Segundo informações constantes na internet a Universidade Federal do Paraná tem um núcleo de alunos e professores dedicados ao estudo da psicologia no trânsito, e um curso de extensão universitária sobre o uso de bicicletas. A universidade vai aproveitar o conhecimento acumulado para oferecer treinamentos em empresas sobre "mobilidade saudável".

A Associação Médica Brasileira, Associação Brasileira de Medicina no trânsito (ABRAMET) e a SBP elaboraram uma cartilha orientadora, fartamente distribuída pelo Brasil, quanto ao transporte de crianças.

Em Belo Horizonte criou-se uma gerência dedicada ao desenvolvimento de campanhas e programas de educação para o trânsito, envolvendo os alunos e seus pais,

deficientes, idosos, motoristas, pedestres e operadores do sistema de transportes coletivo e escolar.

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) lançou o Manifesto Pela Paz no Trânsito, assinado por inúmeras entidades da sociedade civil, prefeituras, deputados e senadores.

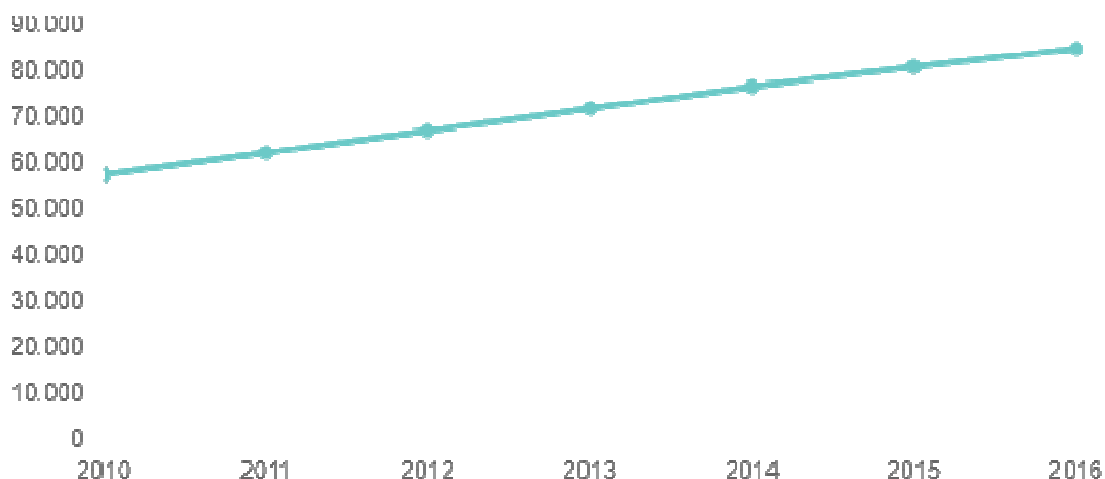
A professora do Departamento de Engenharia de Transporte da Universidade Federal do Ceará (UFC), Maria Elizabeth Pinheiro Moreira, comenta que é possível reverter o quadro brasileiro de impunidade e aponta como saída um conjunto de ações, que passam pela educação começando na infância, e campanhas educativas que incentivem a práticas de atitudes corretas. Ressalta a educadora que os órgãos de trânsito precisam garantir os mecanismos de segurança como vias em boas condições de tráfego, iluminadas, sinalizadas.

Assim, constata-se que o Trânsito tem chamado cada vez mais atenção da sociedade dos governantes, que com o apoio do terceiro setor tem agido de forma enérgica para conscientização e redução de acidentes e situações que geram perigo de dano aos usuários do trânsito em geral.

1.4 Trânsito em Ji-Paraná/RO

Com a frota de veículos em escala crescente, Ji-Paraná/RO, tornou-se uma cidade com número exorbitante de veículos em relação a quantidade de pessoas.

Conforme pode-se notar, a quantidade de veículo no Estado de Rondônia entre os anos de 2010 e 2016 cresceu assustadoramente, contando com quase 1 milhão de veículos, ocupando a 20^a posição em um ranking entre todos os estados Brasileiros.



Informações gerais quanto ao Estado de Rondônia:

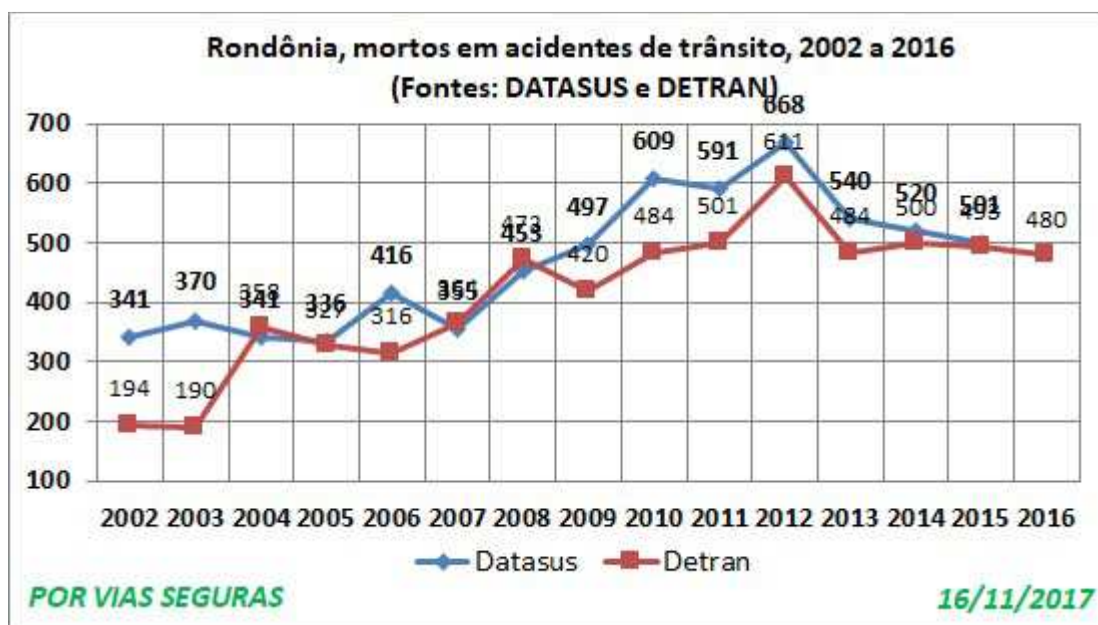
População: 1,6 milhões de habitantes em 2010, 1,8 em 2015. Frota de veículos: 560.000 em 2010, 900.000 em 2016. Superfície: 238.000 km²

Avaliação do número de mortos no trânsito: (Atualizado em 17/11/2017)

Para o DETRAN, mortos no Estado: 611 em 2012, 484 em 2013, 500 em 2014, 493 em 2015, 480 em 2016.

Para o Ministério da Saúde (DATASUS), óbitos ocorridos no Estado: 668 em 2012, 540 em 2013, 520 em 2014, 501 em 2015.

Já para a DPRF, mortos nas rodovias federais do Estado: 123 em 2010, 152 em 2011, 153 em 2012.



Evolução dos acidentes de trânsito nas rodovias federais do Rondônia de 2007 a 2011 (Atualizado em 31/01/2013)

Acidentes com Vítimas: em 2011, aumento de 13%. Globalmente, de 2007 a 2011: aumento de 68%.

Mortos: em 2011, aumento de 23%. Globalmente, de 2007 a 2011: aumento de 76%.

Vítimas (mortos e feridos): em 2011, aumento de 19%. Globalmente, de 2007 a 2011: aumento de 74%.

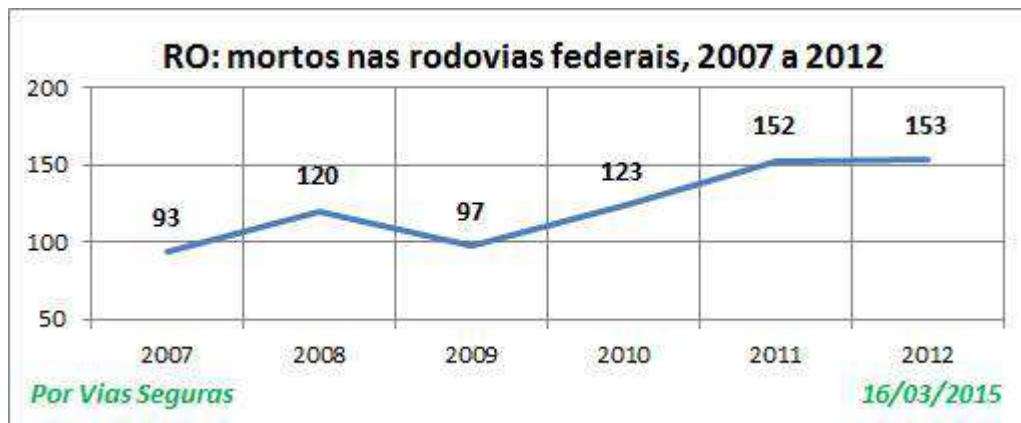
Pedestres vítimas (mortos e feridos): em 2011, aumento de 16%. Globalmente, 2007 a 2011: aumento de 68%.

Motociclistas vítimas (mortos e feridos): em 2011, aumento de 21%. Globalmente, de 2008 a 2011: aumento de 47%.

Ciclistas vítimas (mortos e feridos): em 2011, redução de 36%. Globalmente, de 2007 a 2011: redução de 55%.

Novas estatísticas de acidentes nas rodovias federais do Rondônia em 2012

Realizadas a partir do sistema de dados abertos "BR-Brasil – Boletins de Ocorrências em rodovias federais"



Outrossim, a cidade de Ji-Paraná tem algumas peculiares que interferem direta e indiretamente em sua mobilidade urbana. Nesse sentido, discorrem Almeida; Alves Junior ao mencionar que:

Essa capacidade de se locomover de um lugar para outro, dependendo de meio de transporte ou a pé, é afetada pela morfologia espacial do município de Ji-Paraná com sua divisão em 3 distritos separados por dois rios e novamente seccionados pelas rodovias federal e estadual que cortam a cidade[...]. (2017, p. 7).

Além das peculiaridades geográficas do município, outro fator que influencia no trânsito ji-paranaense é a sua frota de veículos. Sobre isso Almeida; Alves Junior asseveram que:

A frota ji-paranaense é outro desafio que se soma à morfologia espacial *sui generis*. Conforme DENATRAN e IBGE 2015, Ji-Paraná possui frota total de 81.751 veículos, composta por 21.915 automóveis; 33.677 motocicletas; 10.205 motonetas; 7.715 caminhonetes; 932 camionetas; 662 ônibus; 80 micro-ônibus; 2.977 caminhões; 658 caminhões/trator; 265 veículos utilitários; 2.393 outros tipos de veículos. (2017, p. 8).

Em função disso, de acordo com os autores acima citados, Ji-Paraná apresenta o índice de 1,6 moradores por veículo. Almeida; Alves Junior comparam os números ji-paranaenses com os números apresentados por outras cidades brasileiras, discorrendo que:

É alta a quantidade de veículo por habitante em Ji-Paraná/RO, apresentando situação mais alarmante do que, por exemplo, Curitiba/PR com 1,82 habitantes por veículo, Florianópolis/SC com 2,14; Belo

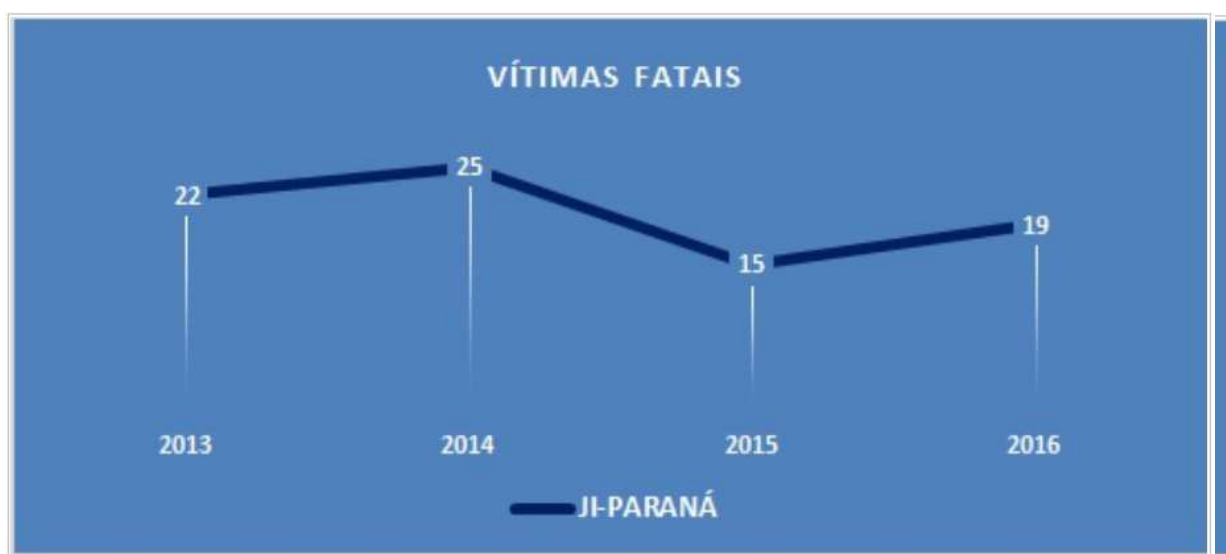
Horizonte/MG 2,22; São Paulo/SP 2,34; Goiânia/GO 2,43; Brasília/DF 2,50; Porto Alegre/RS 2,53, em que pese em números absolutos essas cidades superarem em muito o número de veículos de Ji-Paraná. (2017, p. 8).

Um dado que parece bastante relevante está relacionado ao número de ônibus, que é considerado baixo. Considerando-se que tal veículo é o mais comum no transporte público, a sua escassez significa aumento nos problemas da mobilidade urbana e consequentemente do trânsito da cidade. De acordo com Almeida; Alves Junior:

O pequeno número de ônibus e micro-ônibus, 1 para cada grupo de quase 200 pessoas, além de alguns serem antigos e em condições inferiores ao do transporte coletivo disponível no Sul-Sudeste, também contribui para que a população utilize veículos particulares, gerando mais dificuldades de mobilidade urbana e acidentes no município. (2017, p. 9).

Situações geográficas, circunstanciais, educacionais e políticas refletem na maneira de agir dos condutores ji-paranaenses. O trânsito da cidade por muitas vezes é objeto de críticas dos moradores, que tem seu clamor propagado também pelos meios de imprensa. Assim, são feitas divulgações pela mídia televisiva, impressa e virtual noticiando inúmeros acidentes que por vezes geram danos graves e vítimas fatais.

No que se refere a vítimas fatais, Ji-Paraná também possui dados publicados no Anuário Estatístico do Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia.



Fonte: DETRAN/RO, 2017.

Os números estão disponibilizados a partir do ano de 2013, e no período Ji-Paraná alternou entre aumento e diminuição nos casos de mortos em consequência da violência de trânsito em suas vias. Dentre os períodos analisados, é possível constatar queda no número de mortes entre 2014 e 2015, sendo que naquele ano foram 25 vítimas, contra 15 vítimas fatais neste, com uma redução de 40%.

Contudo, entre 2015 e 2016 o número de vítimas fatais voltou a crescer, passando de 15 para 19 mortes. Mesmo os números estando menores que nos anos de 2013 e 2014, as autoridades públicas permanecem em alerta vez que não existe uma tendência clara de redução no número de vítimas fatais no trânsito da cidade.

Em razão da grande demanda em relação aos delitos de trânsito, Ji-Paraná, que é a única Comarca do interior, de 3ª entrância, desde o ano de 2004, possui uma Vara especializada em Crimes de Trânsito, correspondente à Terceira Vara Criminal e Delitos de Trânsito.

A Vara de Delitos de Trânsito de Ji-Paraná tem se empenhado na promoção de medidas que contribuam para a conscientização dos condutores do município. No dia 07 de maio de 2017, por exemplo, foi realizado o 2º passeio ciclístico da cidade, como parte das programações do movimento “Maio Amarelo”.

Pode-se analisar os números referentes às demandas de Trânsito na referida Vara, no ano de 2016. Conforme preceitua Almeida; Alves Junior:

No ano de 2016 verificou-se que os autos referentes ao artigo 302 CTB corresponderam a 7% do total de feitos de ocorrências de trânsito; do artigo 303 do CTB foram 8,5%; do artigo 306 do CTB foram 72%, totalizando 87,5% com apenas 03 (três) tipos penais, enquanto que os outros 12,5% foram distribuídos entre os demais tipos penais da parte especial do CTB. (2017, p. 10).

Pelos dados, verifica-se uma maior incidência do delito tipificado no artigo 306 do CTB, também chamado de “embriaguez ao volante”, que detém 72% dos processos iniciados, enquanto o restante das ocorrências se dividem nos demais artigos do Código de Trânsito Brasileiro.

No presente capítulo foram tratados os crimes de trânsito em geral, fazendo uma análise da situação do trânsito no mundo, comparando com o trânsito brasileiro, rondoniense e ji-paranaense, destacando a existência e atividade da 3ª Vara Criminal e Delitos de Trânsito na Comarca de Ji-Paraná.

2. Terceiro setor

O cenário do terceiro setor no Brasil sofreu diversas transformações ao longo do tempo, para que fosse possível permanecer em um ambiente hostil e competitivo, garantir a continuidade da missão institucional das organizações sociais, captar recursos, e manter sua autossustentabilidade. A fim de manter uma gestão organizacional efetiva, o comportamento deste segmento teve que implantar melhorias, capacitando seus dirigentes, bem como toda equipe.

A escolha do tema justifica-se pela necessidade de reconhecimento das organizações do terceiro setor, em relação à importância das práticas de gestão que podem auxiliá-las na administração de seus recursos.

Diante desse cenário que apresenta diversas dificuldades para o alcance de uma gestão eficiente e eficaz, busca-se responder a seguinte questão de investigação: O terceiro setor possui práticas de gestão para enfrentar as dificuldades e desafios do seu cotidiano institucional?

A partir da década de 90, houve uma significativa mudança na mentalidade, ao menos por parte dos detentores do poder político e de importantes autores, sobretudo nas áreas econômica e jurídica, no que concernem as relações entre o Estado, especialmente a Administração Pública, e os diversos setores da sociedade.

Com o significativo aumento da população brasileira, bem como da demanda por dos serviços básicos prestados pelo Estado, sem que haja a contrapartida por parte do Estado, uma vez que não houve prospecção do aumento da demanda, bem como não houve implementação de políticas públicas com valores significativos para recepção dos anseios necessários, acabou por consequência surgindo um braço extensor do Estado, alcançando as áreas onde o estado não tem alcançado, surgindo assim o Terceiro Setor e suas modalidades para suprir essas necessidades.

De acordo com Costa Júnior (1998), é de visível notoriedade que não existe um consenso quanto ao abarcamento do conceito e às terminologias adotadas para se mencionar às instituições que formam o terceiro setor.

É possível verificar alguns conceitos que foram emergindo de muitas pesquisas, como Albuquerque (2006) ao definir o terceiro setor como organizações sem fins lucrativos e não governamentais, que tem como objetivo gerar serviços de caráter público. O termo terceiro setor é de origem americana, Third Sector, seu conceito é um assunto atual e vem ganhando identidade no campo acadêmico. Este setor contribui com ações para as comunidades menos favorecidas onde o Estado não conseguiu chegar, por meio de ações solidárias, portanto, possui um papel fundamental na sociedade.

Esse pensamento é partilhado por Tenório (2006) ao afirmar que as instituições do terceiro setor não fazem parte do Estado e nem a ele estão atreladas, mas se mostram de caráter público. Trabalham com causas e problemas sociais, que apesar de serem sociedades privadas não tem como objetivo fins econômicos, e sim o acolhimento das necessidades da população carente.

Albuquerque (2006) destaca que foi elaborado pela Divisão de Estatísticas da Organização das Nações Unidas o Manual sobre as instituições sem fins lucrativos no sistema de contas nacionais, que caracteriza as instituições do terceiro setor com os seguintes critérios e características: deve ser organizado formalmente, com uma estrutura interna, nível de formalização de regras e procedimentos, para assegurar a sua permanência por um período mínimo de tempo.

Para Tachizawa (2014) a organização também deve apresentar uma estrutura básica não governamental, ser privada, realizando sua própria gestão, não sendo controlada externamente. Assim, a geração de lucros ou excedentes financeiros precisa ser reinvestida integralmente na organização, dessa forma, as entidades não podem distribuir dividendos de lucros aos seus dirigentes e devem ter um alto grau de participação cidadã ou voluntariado.

Diante disso, Melo Neto; Froes (1999) apontam os principais elementos definidores do conceito e das características do terceiro setor, que tem seu foco em bem estar público buscando um interesse comum. Suas questões centrais são a pobreza, exclusão e desigualdade social. Seu nível de atuação é o comunitário e de bases, nas quais suas ações praticadas são de caráter público e privado, associativas e voluntaristas e as entidades que participam são empresas privadas, Estado, ONGs e sociedade civil.

Os autores destacam, também, algumas das diversas causas que tem gerado o crescimento do Terceiro Setor no Brasil, como o crescimento das necessidades socioeconômicas, decorrente do crescimento populacional e mazelas do capitalismo de mercado; do agravamento dos problemas sociais e econômicos. Observa-se, então que o Estado não vem sendo capaz de suprir a população com os serviços sociais básicos e ainda, o fracasso de políticas sociais, que não vêm cumprindo o seu papel de assistir, criar estratégias sociais e planos de ação para a população.

De acordo com Salamon (1998), essas realidades desanimadoras incitaram o repensar de estratégias para o progresso econômico. E como resultado, tem-se renovado o interesse no desenvolvimento participativo, uma forma de auxílio que destaca o engajamento de energia e a criação de organizações não-governamentais. Podendo ser percebido um crescente consenso a respeito das limitações do Estado como agente de desenvolvimento e da necessidade da inclusão das instituições do Terceiro Setor para superar essa deficiência.

Finalizando, Melo Neto; Froes (1999) ainda apontam que o aumento da degradação ambiental, seguido do crescente aumento da violência no país, que ameaça a segurança da população, diante destes fatores há uma crescente adesão das classes alta e média a iniciativas sociais. A mídia tem noticiado muitas iniciativas deste setor, divulgando ações e pesquisas sociais, com uma maior participação de empresas que buscam a cidadania empresarial. A partir dessas colocações, tem-se a necessidade de se conhecer a situação do terceiro setor no Brasil.

2.1. A situação do Terceiro Setor no Brasil

Durante as últimas décadas, houve no Brasil, diversas transformações políticas, diante disso, Albuquerque (2006) afirma que juntamente com essas alterações políticas, ocorreram também mudanças no papel das ONGs. A partir destas mudanças o autor afirma que foi iniciado debates sobre assuntos que antes não eram discutidos, e hoje tem uma visibilidade maior na mídia, na sociedade e no governo, como o meio ambiente, gênero e raça, sendo fortalecidos pela construção de fóruns globais das Nações Unidas.

Segundo Falconer (1999), as organizações do terceiro setor no Brasil podem ser descritas como Igrejas e instituições religiosas, organizações não-governamentais e movimentos sociais, empreendimentos sem fim lucrativos e fundações empresariais.

Assim, o autor afirma que instituições ligadas ao protestantismo, espíritas e afrobrasileiras têm tido um papel importante para o terceiro setor, embora sejam em número menor. Costa e Visconti (2001) corroboram ao afirmar que as Santas Casas são modelos de uma praxe clássica, em parcerias com as irmandades estabeleceram o início dos serviços de assistência social.

Os autores citam que no Brasil, o Estado dava apoio para que a igreja pudesse abarcar a maior parte das instituições que proporcionavam algum tipo de serviço para as comunidades carentes. O Estado e a Igreja Católica tiveram um predomínio no atendimento e assistência social a população carente no período que perpassou o Brasil colonial até o início do século XIX.

Paralelamente a isso, Falconer (1999) aborda que a Igreja Católica teve um papel decisivo para a formação não só das instituições religiosas, mas também, do terceiro setor que a partir do pioneirismo das Santas Casas criaram-se as primeiras organizações sem fins lucrativos no Brasil.

Ivamoto (1998) destaca que a primeira Santa Casa de Misericórdia surgiu em Santos, SP, em 1543, que eram mantidas por meio de doações de pessoas abastadas da sociedade.

De acordo com Del Porto (2006), a partir de 1964, com o regime militar no poder, e mais tarde, com a crise no desenvolvimento econômico nos anos de 1980 e o estouro da inflação, juntamente com os problemas daí decorrentes, como a pobreza e as desigualdades sociais no Brasil foram maximizados e seus resultados tiveram consequências de longo prazo.

Costa e Visconti (2001) apontam que nesse cenário, em 1980 a política é redemocratizada e surgem movimentos da Sociedade Civil, promovida pelo sociólogo Hebert de Souza, o Betinho, como o Movimento da Ação da Cidadania contra a Fome e a Miséria e pela Vida, com a finalidade de enfrentar as questões resultantes desse contexto. Após a redemocratização do Brasil, as organizações da sociedade civil brasileiras iniciaram um processo de articulação, e como resultado aparecem ações voltadas para o Terceiro Setor.

Para Falconer (1999), o terceiro setor é composto por ações não-governamentais e movimentos sociais têm sua origem no âmbito popular e social, atuando na defesa de direitos, mobilização popular e articulação política disseminados em centros de educação popular e de promoção social.

Os empreendimentos sem fins lucrativos também são descritos pelo autor, como tendo foco na prestação de serviço que pode ser observada em casos como instituições culturais, entidades recreativas, entre outras, levantando a ideia de uma organização de caráter comercial.

Por fim, o autor aborda a atuação das chamadas “cidadania empresarial” ou “filantropia empresarial”, ou seja, as fundações empresariais, que estão ligadas ao terceiro setor, sendo controladas pela própria empresa do setor privado, mas que trabalham em ações para benefício da população.

No próximo item serão abordados os desafios na sustentabilidade do terceiro setor que perpassa por estratégias de gestão.

2.2 Os desafios da gestão do Terceiro Setor

Diversos autores descrevem os desafios da gestão do terceiro setor através das décadas, dentre eles Sandoval (1988 apud TENORIO, 2006) aponta que na década de 70 na América Latina as ações eram direcionadas tanto para o desenvolvimento comunitário quanto para as atividades no âmbito do consumo, educação e saúde.

Diante disso, Souza (1991) descreve que a partir da década de 80 surgem novas características no setor como déficit do crédito do Banco Mundial no que diz respeito aos recursos empregados no desenvolvimento social, inserção de uma política neoliberal, aumento da inflação e decorrente disso, aumento do setor informal e intensificação da pobreza. Assim o autor acrescenta que o Banco Mundial descobriu que as ONGs poderiam ser um “remédio” para as dificuldades do desenvolvimento social, portanto as instituições do terceiro setor se viram forçadas a reconsiderar sua missão, ações e funcionamento.

Para Armani (2001) as organizações não governamentais têm sido desafiadas a se manterem sustentáveis num contexto de crise política, econômica e social. Para o desenvolvimento da missão, visão e valores, as entidades precisam contar com pessoas, parcerias com empresas, governo, apoio de instituições religiosas e também, gerar renda própria.

Souza (1991) atesta dizendo que na década de 90 surgiram novos desafios como a transição do privado para o público, desempenhando de forma clara suas atividades e seus ideais, demonstrando, portanto sua participação no âmbito social, dessa forma não determinando suas ações não apenas no micro, mas também colaborando para uma nova vivência em busca de um macro desenvolvimento.

Para Tenório (2006), firmar os ideais das instituições sem fins lucrativos se torna um desafio, pois nem sempre é visualizada com clareza a melhor forma de estabelecer seus objetivos e metas para que sejam analisados os resultados obtidos.

O autor aponta que uma das fragilidades do setor está na equipe, que é formada por funcionários e voluntários. Pelo fato de boa parte das ações serem realizada por voluntários, nem todos possuem competências e habilidades adequadas ao desempenho das funções requeridas.

Outra questão apontada por Tenório (2006), é que com a preocupação de ajudar a comunidade, surge um desgaste, por causa da disponibilidade de cada voluntário, que acaba por vezes trabalhando em excesso, não podendo identificar seu retorno. A organização muitas vezes trabalha sem um planejamento de gestão de pessoas, dessa forma não são estabelecidas as funções de cada funcionário o que dificulta avaliar o trabalho em longo prazo.

Barbosa (2010) confirma ao narrar sobre as dificuldades na legislação que muitas vezes não contribui em relação aos critérios de concessões de recursos no que tange ao gozo de benefícios fiscais.

Camargo (2001) dá prosseguimento ao mostrar por meio de suas pesquisas que uma grande parte das entidades pesquisadas (71%), a escassez de recursos é a principal dificuldade encontrada e logo depois vem seguida do baixo investimento do governo (37%).

Diante disso, Tachizawa (2014) contribui afirmando que as organizações do terceiro setor enfrentam na atualidade como um de seus maiores desafios a captação de recursos.

Assim, as organizações se vêem obrigadas a inovar as formas de captação de recursos, por conta do aumento da competitividade e a escassez destes. Para tanto, o autor corrobora apontando que o sucesso das ações do terceiro setor depende do relacionamento com seus doadores.

O autor acredita que deve-se elaborar um plano de comunicação adequado no qual seja apresentado aos potenciais doadores os problemas que a entidade procura solucionar, bem como suas ações para o enfrentamento dos desafios. É

preciso compartilhar os objetivos, missão e valores da instituição com seus parceiros.

Albuquerque (2006) relata que a captação de recurso do terceiro setor no Brasil nos anos de 1990 se dava pelo apoio de voluntários, dos fundadores, o que tornava muito precário e não conseguia suprir as necessidades apresentadas pelas entidades. E como consequência muitas instituições foram obrigadas a restringir suas ações por falta de infraestrutura, de recursos econômicos financeiros e de pessoas para desenvolver as atividades planejadas. O autor aponta que mais do que captar recursos é preciso aperfeiçoar os recursos já mobilizados.

De acordo com o Grupo de Estudos do Terceiro Setor:

Nos últimos anos, vem ganhando força a expressão “mobilização de recursos”, que tem um sentido mais amplo do que “captação de recursos”. “Mobilizar recursos não diz respeito apenas assegurar recursos novos [...], mas também a otimização [...] dos recursos existentes [...]; à conquista de novas parcerias e à obtenção de fontes alternativas de recursos financeiros. É importante lembrar que o termo “recursos” refere-se a recursos financeiros ou “fundos” mas também a pessoas (recursos humanos), materiais e serviços (GETS, 2002 p. 14).

Pode-se observar com os relatos de Falconer (1999), que o contexto do terceiro setor tem passado por transformações. Hoje um dos desafios do terceiro setor é garantir uma gestão que tenha eficiência e eficácia. Num passado recente as doações eram feitas sem o atrelamento com o resultado alcançado com o emprego destes recursos.

Nanus; Dobbs (2000) apontam que é responsabilidade do gestor manter a organização eficiente, prestar serviços úteis para a comunidade com menor custo e com qualidade possível é a principal responsabilidade do gestor para manter uma organização eficiente. Para isso, os autores afirmam que para alcançar o êxito, as organizações do terceiro setor precisam de uma boa liderança juntamente com uma boa administração. Diante disso, os autores confirmam que

Olhe para qualquer organização bem-sucedida e a resposta, na maioria das vezes, será a mesma: a organização não teria atingido o êxito sem uma liderança efetiva, sem o grande viabilizador para estimulá-la, permitindo-a

atingir seu pleno potencial para fazer uma diferença real em sua comunidade. (NANUS; DOBBS, 2000, p.19)

Contudo os autores argumentam que uma organização do terceiro setor deve avaliar seu sucesso em termos do bem social, e não somente no cumprimento de suas obrigações e lucros. E “cada caso apresenta um desafio único e requer tratamento especial” (NANUS; DOBBS, 2000, p.26), por se distinguir das outras organizações e possuírem uma clientela variada com limites imprecisos e interesses variados.

Para os autores, as expectativas e necessidades da organização do terceiro setor ultrapassam muito seu orçamento apertado, e as organizações beneficentes operam naturalmente sob restrições financeiras. Por isto, os líderes desse setor devem ser ousados, engenhosos e cooperadores, pois as organizações beneficentes possuem muitos desafios.

Assim pode-se observar que

os problemas de gestão são muitos é porque as dificuldades são grandes. Mas não há nada que uma gestão eficiente e eficaz não possa resolver. O que falta às empresas é uma prática gerencial bem estruturada, inovadora e condizente com as demandas sociais de hoje. (MELO NETO; FROES, 2001, p.79)

Nesta perspectiva, Williams (1990) cita o Banco Mundial como avaliador do desempenho das ONGs, no que tange a eficiência destaca elementos relacionados ao processo operacional que podem sofrer algumas restrições administrativas como capacitação de pessoal, desempenho gerencial e redução de custos indiretos.

Tenório (2006) considera que para superar os desafios que ameaçam a existência e eficiência da organização devem-se criar mecanismos que possibilitem melhorar suas ações, objetivos, avaliar sua atuação, aumentar sua visibilidade e promover seu produto e serviço.

Nanus; Dobbs (2000) abordam que uma organização para melhorar o desempenho deve ser estimulada, superando os obstáculos a fim de se alcançar o progresso, desenvolvendo o aprendizado e o crescimento.

Entre as entidades do Terceiro Setor podemos destacar as Organizações Não Governamentais, que vem aumentando a cada ano desempenhando papéis sociais, culturais, educacionais entre outros.

O terceiro setor surgiu, como já explanado, com a deficiência do Estado em atender questões sociais nos mais diversos segmentos, quer sejam filantrópicos, culturais, recreativos, científicos, de preservação do meio ambiente e outros. Em regra, o terceiro setor é constituído por organizações sem finalidades lucrativas, não governamentais, gerando serviços de caráter público. O Primeiro Setor é o governo e o Segundo Setor são as empresas privadas.

Mundialmente representativo para a sociedade e também para a economia, o Terceiro Setor demanda profissionalização e reclama por informação organizada para direcionar seu desenvolvimento.

Conceituar o Terceiro Setor não é tarefa fácil, uma vez que ainda se encontra em processo de construção, é um setor que ainda precisa ser fortalecido. No entanto, vários autores pesquisam o assunto e, nesse sentido encontramos diversas definições. Segundo FERNANDES (1994, p.21), um dos pesquisadores do tema, o conceitua da seguinte forma:

...um conjunto de organizações e iniciativas privadas que visam à produção de bens e serviços públicos. Este é o sentido positivo da expressão. "Bens e serviços públicos", nesse caso implicam uma dupla qualificação: não geram lucros e respondem a necessidades coletivas.

Para outro autor, ROTHGIESSER (2002, p.2) também estudioso do tema, este é o conceito: Terceiro Setor seriam iniciativas "[...] privadas que não visão lucros, iniciativas na esfera pública que não são feitas pelo Estado. São cidadãos participando de modo espontâneo e voluntário, em ações que visão ao interesse comum."

No entanto, o conceito mais aceito atualmente, segundo GONÇALVES (1999, p.2), é o de que se trata de uma esfera de atuação pública, não estatal, formada a partir de iniciativas voluntárias, sem fins lucrativos, no sentido comum.

A partir destes conceitos podemos extrair que entre o Terceiro Setor e o Estado há algo em comum: ambos devem atender ao interesse coletivo

No Brasil, após os anos 70, as entidades sem fins lucrativos firmaram expansão, chegando a representar uma participação econômica cerca de cinco vezes maior do que a do setor de fabricação de automóveis, caminhões e ônibus e o da indústria têxtil.

As entidades do Terceiro Setor constituem-se em:

Fundações que são as instituições que financiam o terceiro setor, através de doação a entidades beneficentes, culturais, recreativa e outras, mas, nada impede que executem projetos próprios. No Brasil, são poucas as fundações e mais poucas, ainda, as que se envolvem com questões sociais.

Entidades Benéficas que são as operadoras de fato. São as que efetivamente se dedicam às questões sociais. Cuidam dos carentes, idosos, meninos de ruas, drogados, ajudam a preservar o meio ambiente, educam, ensinam esportes, promovem os direitos humanos e a cidadania. Atuam através de escolas, associações, aqui incluídos os chamados institutos e clubes sociais.

A constituição formal dessas entidades, escolas, associações, aqui incluídos os chamados institutos, clubes sociais deve atender as exigências previstas no Código Civil e, em alguns casos, atender leis específicas, sob pena de não serem reconhecidas como entidades beneficentes a merecer os benefícios da imunidade tributária e isenções e não poderem obter recursos outros necessários a sua atividade.

2.3 ONG - Organização Não Governamental.

O conceito de ONG é motivo de controvérsia, tendo diferentes interpretações. É definido pelo Banco Mundial da seguinte maneira: "ONGs incluem uma variedade ampla de grupos e instituições que são inteiramente ou largamente independentes do governo, e caracterizadas por serem humanitárias ou cooperativas do que por serem comerciais e objetivas". (MACDONALD, 1992, p.2).

Pode-se dizer que há um entendimento social de que ONGs são entidades às quais as pessoas se vinculam por identificação pessoal com a causa que elas promovem. Essas entidades, por natureza, não têm finalidade lucrativa, mas uma finalidade maior, genericamente filantrópica, humanitária, de defesa de interesses que costumam ser de toda a população e que, historicamente, deveriam ser objeto de atividade do poder público. Destina-se a atividades de caráter eminentemente público, sendo a parcela da sociedade civil, como um todo, que se organiza na defesa de seus interesses coletivos. Dessa forma, distinguem-se até de seus sócios e passam a fazer genericamente parte do patrimônio de toda a sociedade, às vezes, no mundo inteiro.

Caracterizam-se normalmente por serem organizações constituídas para fins não econômicos e finalidade não lucrativa, em grande medida com trabalho voluntário e, dependentes financeiramente, na maioria das vezes, de doações privadas e/ou estatais. Nada impede, contudo, que tenham fins econômicos ou atividades de cunho econômico, mas cumpre saber distingui-las das sociedades comerciais, cuja característica é ter atividade econômica, produzirem lucro e dividi-lo entre os sócios. Por isso, em sua maior parte, sua natureza é civil.

A forma societária mais utilizada é a da associação civil (em contrapartida às organizações públicas e as organizações comerciais). São regidas por estatutos, têm finalidade não econômica e não lucrativa. Fundações também podem vir a ser genericamente reconhecidas como ONGs.

Constata-se nas últimas décadas um crescimento quantitativo e qualitativo do Terceiro Setor como um todo, em especial das ONGs (Organizações-Não-Governamentais). Com a consolidação democrática, através das pluralidades

partidárias, formação de sindicatos e fortalecimentos de movimentos sociais urbanos e rurais, abre-se espaço para uma atuação mais efetiva das ONGs.

Adicionalmente, esse setor tem como premissa básica, a eqüidade e a justiça social com as instituições democráticas. A Campanha "Ação Contra a Fome, a Miséria e pela Vida", foi um marco pela sua abrangência e poder de mobilização, dirigida pelo sociólogo Herbert de Sousa, o Betinho, citado por BAVA (2000, p.55).

Em função do crescimento do Terceiro Setor e cientes de sua importância e expansão na sociedade, ainda não conseguimos compreendê-lo pela soma de suas partes, tão pouco afirmar que seu espaço de autonomia seja tão nítido quanto o do Estado ou o do Mercado.

Ainda é comum associar o Terceiro Setor ao setor de caridade, às Organizações Não Governamentais, setor voluntário, enfim, não há uma definição completa e, por isso o atrelamos a estas terminologias.

A falta de conhecimentos técnicos e conceituais leva as organizações do Terceiro Setor a enfrentar sérias dificuldades financeiras e administrativas, a errôneo planejamento, a avaliação distorcida, pois, os seus gestores não são preparados para tal, são voluntários que abraçam uma causa.

Importante presença e papel das ONGs no cenário nacional, como espaço e instrumento de defesa dos direitos da população econômica e socialmente excluída, propondo e desenvolvendo ações que atentem, desafiem e comprometam o poder público no seu compromisso de prover políticas sociais públicas com qualidade e efetividade garantidas através do controle e da participação da população usuária.

3. GARRA E SUA RELAÇÃO COM CRIMES DE TRÂNSITO

Como forma de delimitar a temática, neste capítulo, analisaremos somente o GARRA como entidade do terceiro setor referencial, de forma a manter o foco na presente entidade sem fim lucrativo que apóia o Judiciário no combate do binômio bebida X direção (artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro), uma vez que o crescente aumento de veículos e motocicletas no trânsito, aliado ao já citado binômio, pode trazer situações mais drásticas que as imagináveis.

O “Projeto GARRA: Grupo de Apoio, Resgate e Restauração de Alcoólicos” nasceu com objetivo de auxiliar na recuperação e ressocialização das pessoas com problemas causados por dependência química, seja ela alcoólica ou por drogas, bem como cumpridores de penas alternativas encaminhados pelo Poder Judiciário, com especialidade das VARAS CRIMINAIS, e com maior fluxo oriundos da 3ª Vara Criminal e de Delitos de Trânsito da Comarca de Ji-Paraná, Estado de Rondônia.

É público e notório que o número de pessoas com dependência química, em nosso município vem crescendo, e que as políticas públicas de segurança e prevenção e alguns centros de recuperação em atividade hoje, número bem reduzido, diga-se de passagem, ainda não são suficientes para resolução ou mitigação do problema.

O GARRA vem somar forças contra essa problemática nesta comarca, oferecendo palestras e acompanhamentos para orientação e aconselhamento de dependentes químicos, independente de seu vício.

Projeto além de abordar a importância do apoio aos dependentes químicos do município de Ji-Paraná-RO, utilizando-se de profissionais voluntários capacitados e de toda uma estrutura de recursos materiais e humanos, ainda apresenta o referido projeto como uma complementação a outros trabalhos e ações que já estão em andamento em nosso município, demonstrando a necessidade de parceria entre o poder público, organizações sem fins lucrativos, também conhecidas como terceiro setor e as empresas privadas no combate ao uso de drogas (legalizadas ou não), uma vez que em seu quadro são sempre voluntários que atuam de diuturnamente

para dar uma efetividade na atuação junto aos dependentes químicos, seja para uma conversa, uma cesta básica, um auxílio pessoal ou até mesmo uma ajuda profissional.

3.1 Execução e Coordenação do Projeto:

O “Projeto GARRA: Grupo de Apoio, Resgate e Restauração de Alcoólicos” é um dos projetos que fazem parte do Programa Saúde Integral, sob a total responsabilidade do Centro de Assistência e Desenvolvimento Integral de Rondônia – CADI-RO, a quem cabe indicar um coordenador e um secretário executivo para a execução do projeto.

Como colaboradores atualmente o GARRA conta com doações do Judiciário, principalmente da 2ª Vara Criminal e 3ª Vara Criminal, bem como da Igreja Missionária Unida Jardim dos Migrantes, que é a mantenedora oferecendo a estrutura física, auditório com sala climatiza e sonorização.

4. FORMA DE ATUAÇÃO DO GARRA

O GARRA atua na forma de palestras e com o acompanhamento dos cumpridores, que são as pessoas encaminhadas pelo Judiciário. O acompanhamento não se baseia somente nas reuniões em si, mas vai além do esperado, pois há uma equipe que fazem o acompanhamento daqueles que tem necessidades, tais como doações de cestas básicas, utensílios em geral ligados ao bem estar dos mesmos, atuando na área familiar dos cumpridores.

As palestras são agendadas previamente com o palestrante, buscando sempre que sejam palestras que possam influenciar a vida social de cada cumpridor e de seus familiares, que como de praxe acompanham os cumpridores.

O GARRA tem funcionamento diário, contudo as reuniões são realizadas às sextas-feiras, das 19h30min às 21h30min, em uma sala cedida pela Igreja Missionária Unida do Brasil, ou a depender da quantidade de cumpridores, no próprio templo da referida Igreja.

Atuam como palestrantes voluntários, éditos, advogados, juízes, psicólogos, Policiais Rodoviários Federais e Policiais Militares, dentre outros.

A seguir, fotos tiradas dos eventos\reuniões realizadas no GARRA.



Palestrante: Juiz de Direito Edewaldo Fantini Junior e o Advogado José da Penha.



Palestrante: Juiz de Direito da 3ª Vara Criminal e de Delitos de Trânsito Oscar Francisco Junior



Palestrante: Procurador Municipal Armando Reigota Filho



Pr. Joarez Jardim



Palestrante: Pr. Erivelton (direita)





CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo central analisar a **os crimes de trânsito e o terceiro setor**. Para atingir esse objetivo foram realizadas revisões bibliográficas, acompanhamento das reuniões, entrevistas com os dirigentes e coletadas informações juntos aos órgãos públicos de modo a subsidiar a tese e chegar a um resultado aceitável.

Restou demonstrada, pelo menos de maneira sucinta, a revolução pela qual trânsito passou desde os primórdios, visto que os primeiros humanos já transitavam de um lugar para outro em busca de comida e abrigo. Mais adiante o ato de transitar, por acompanhar a evolução da humanidade chegou a complexidade da contemporaneidade.

No primeiro capítulo, foi apresentada uma breve revisão quanto ao trânsito e o Código de Trânsito Brasileiro, abordando quanto aos crimes passíveis da aplicação do sursis processual, indicando as principais leis que ajudaram a formar a legislação atual, fazendo-se alguns pequenos e relevantes apontamentos sobre cada momento de sua construção até chegar no atual Código de Trânsito Brasileiro.

Também foi feita uma revisão histórica quanto a formação e estruturação do terceiro setor e sua grande importância para o estado, vez que atua como um braço extensor do mesmo, alcançando áreas e afins onde em razão da precariedade não são alcançados. Demonstrou também a situação do terceiro setor no Brasil e os desafios de sua gestão, em razão da precariedade de recursos.

Também foi feita uma análise dos delitos de trânsito no mundo, fazendo-se uma comparação entre a situação brasileira e de outros países que têm população e condições semelhantes, baseando-se em dados coletados por organismos internacionais como a Organização Mundial da Saúde e por órgãos oficiais de governo.

Também foram analisados dados referentes a crimes trânsito ocorridos no Estado de Rondônia, através das informações disponibilizados pelo Departamento

Estadual de Trânsito – DETRAN e dados referentes a cidade de Ji-Paraná, coletados junto a Polícia Civil e a Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3ª Vara Criminal).

No terceiro capítulo, demonstrou-se a relação do GARRA com os crimes de trânsito, pois recebe em cada reunião novos cumpridores ligados em sua grande maioria ao binômio bebida versus direção, sendo de grande valia o papel realizado para a coletividade, até porque busca evitar novas ocorrências.

No mesmo capítulo também foi discutido outro ponto relevante que diz respeito a Suspensão Condicional do Processo, foi indicada a sua definição, a sua fundamentação legal, os requisitos para seu oferecimento e a sua aplicação aos infratores que cometeram algum tipo de delito, sendo dado enfoque aos delitos de trânsito, pois foram objeto deste estudo.

Frise-se que um dos objetivos deste trabalho foi verificar, mesmo que de forma superficial, a realização de trabalhos realizados pelo GARRA nos crimes de trânsito na cidade de Ji-Paraná-RO, apresenta algum impacto social positivo, levando em conta a legislação especializada, a opinião de juristas e estudiosos do direito, os dados coletados pelos diversos órgãos públicos e a jurisprudência. Chegando-se a conclusão de que de fato o resultado é positivo, pelo menos a partir dos dados acima colacionados, visto que os cumpridores passaram por 16 reuniões obrigatórias, sendo sempre com cunho educativo, referencial e motivador, assim o infrator passa a refletir melhor sobre a possibilidade de reincidir naquele crime, mesmo porque a grande maioria dos infratores são pessoas que nunca tiveram qualquer problema com a justiça criminal.

Ao mesmo tempo um segundo objetivo estava relacionado a avaliação da pertinência da aplicação da Suspensão Condicional do Processo em relação aos crimes de trânsito, nesse caso, foram levados em conta apenas os dados coletados junto a Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3ª Vara Criminal) da Comarca de Ji-Paraná no ano de 2018, e da mesma forma do primeiro objetivo, notou-se um resultado relevante dado o alto índice de aplicação do instituto em relação aos processos de crimes de trânsito.

Por fim, necessário dizer que o presente trabalho não teve a intenção ou a pretensão de esgotar o assunto, mesmo porque trata-se de um tema bastante complexo que necessitaria de anos de estudos para chegar a um resultado mais conclusivo e satisfatório. Todavia, buscou-se aqui questionar, mesmo que de forma breve, sobre a relação e fator positivo do trabalho realizado pelo terceiro setor, ao mesmo tempo que, por meio da suspensão condicional do processo, possibilitar uma segunda chance para que esse infrator pudesse refletir e corrigir um erro e ainda mantendo o seu nome livre de restrições junto a justiça criminal, caso cumpra com todas as condições impostas.

Dito isto, os resultados alcançados mostraram-se bastante satisfatórios demonstrando que a política da Vara Especializada em Delitos de Trânsito (3ª Vara Criminal) da Comarca de Ji-Paraná conjuntamente com o GARRA tem produzido efeitos positivos ao primar por substituir as penas privativas de liberdade por restritivas de direito, em especial as pecuniárias, ou oferecer a suspensão condicional do processo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Andreia Alves. ALVES JUNIOR, Oscar Francisco. **Desafios e Perspectivas Sustentáveis para o Meio Ambiente Artificial e Mobilidade Urbana em Ji-Paraná/RO/Brasil de 1996 a 2016**. Universidade do Vale do Itajaí, 2017.

ALVES JUNIOR, Oscar Francisco. SANTOS, Franklin Vieira. **Ecossistema Social e Trânsito Sustentável: A Preocupação Global com o bem estar, qualidade de vida, mobilidade urbana e desenvolvimento social**. Perugia, 2016.

BARBOSA, Xênia de Castro. SOUZA, Maria Enísia Soares. SOUZA JÚNIOR, Madson Silva de. LIMA, Tiago Lins de. **Violência no trânsito uma abordagem da problemática na cidade de Porto Velho**. Zona de Impacto, v. 1, 2015.

BECCARIA, Cesare. **Dos Delitos e Das Penas**. Ridendo Castigat Mores: 2001.

BRASIL. **Departamento Nacional de Trânsito. 100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2010;

BRASIL. Resoluções Contrans. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>> acesso em 05 out. 2018;

BRASIL, Conselho Nacional de Justiça. Resolução nº 154 de 2012. **Define a política institucional do Poder Judiciário na utilização dos recursos oriundos da aplicação de pena de prestação pecuniária**.

ALBUQUERQUE, Antonio Carlos Carneiro de. **Terceiro setor: historia e gestão de Organizações** / Antonio Carlos Carneiro de Albuquerque. 2ª Ed. São Paulo: Summus 2006.

ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Direito administrativo descomplicado**. 16. ed. rev. e atual. São Paulo, SP: Método, 2008. 744 p.

ARMANI, D. **O desenvolvimento institucional como condição de sustentabilidade das**

ONGs no Brasil. 2001. Acesso: 10/10/2018. Disponível:

<http://www.aids.gov.br/biblioteca/sustenta/desenol.htm>

BAVA, Silvio C. **O Terceiro Setor e os Desafios do Estado de São Paulo para o Século XXI.** In: Cadernos Abong. ONGs Identidades e Desafios Atuais. São Paulo: Autores Associados, 2000.

Barbosa, M.N. **Terceiro Setor e as Transformações do Estado.** São Paulo: OAB-Online 2010. Acesso: 15/10/ 2018. Disponível:

<http://www.oabsp.org.br/comissoes2010/direito-terceirosetor/artigos/terceiro-setor-e-as-transformacoes-do-estado-dra.-201maria-nazare-lins-barbosa>.

BIAVATI. Eduardo. MARTINS. Heloisa. Rotas de Colisão – **A Cidade, o trânsito e você.** Editora Berlendis 7& Vertecchia Editores.

BRASIL. Código Penal, 7 de dezembro de 1940. Diário Oficial da União – Rio de Janeiro-RJ. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 05. jan. 2018.

BRASIL. Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União – Brasília-DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> Acesso em: 05 jun. 2018.

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Panorama. 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/panorama>>. Acesso em: 21 nov. 2018.

BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CAMARGO, Mariângela Franco de. **Gestão do terceiro setor no Brasil**. São Paulo: Futura, 2001.

COSTA JÚNIOR, L. C. Caderno do III setor – **terceiro setor e economia social**. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas/Escola de Administração de Empresas de São Paulo, n. 2, abr. 1998.

COSTA, Cláudia Soares; VISCONTI, Gabriel Rangel. **Terceiro Setor e Desenvolvimento Social**. São Paulo: AS/GESET, 2001.

GONÇALVES, H. S. **O Estado o Terceiro Setor e o Mercado: Uma Tríade Completa**. Disponível em: <http://www.rits.org.br/> Acesso em: 17 de Out. de 2018.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 25. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2008. 1073 p.

POLASTRI, Marcellus. **Crimes de trânsito – Aspectos Penais e Processuais**. 2ª Edição. Editora Atlas.

RAMPASO, Renata Favero. **Entenda o 3º Setor**. São Paulo: Novo Século, 2010.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 7ª Edição. 2008. Editora Revista dos Tribunais.

ROTHGIESSER, Tanya L. **Sociedade Civil Brasileira e o Terceiro Setor**. Disponível em: <http://www.terceirosetor.org.br/> Acesso em: 14 de Out. de 2018