

Revista Eletrônica

Ano I – Número 1 – Dez. 2010/Jan. 2011



Reportagem

Justiça Eleitoral é sinônimo de trabalho permanente

A diplomação eleitoral pág. 14

Democracia e cidadania pág. 16

Depuração do cadastro eleitoral pág. 18



TRIBUNAL
SUPERIOR
ELEITORAL

Segurança do voto em trânsito

Júlio Valente da Costa Júnior

No dia 3 de outubro de 2010, pouco mais de 66 mil brasileiros participaram de uma experiência realmente nova: votar para o cargo de presidente da República estando fora de seu domicílio eleitoral. O voto em trânsito, ou seja, a possibilidade de um eleitor exercer seu direito ao voto durante uma viagem, foi estabelecido no Código Eleitoral pela Lei nº 12.034, de 2009. Pelo novo Art. 233-A, “aos eleitores em trânsito no território nacional é igualmente assegurado o direito de voto nas eleições para Presidente e Vice-Presidente da República, em urnas especialmente instaladas nas capitais dos Estados e na forma regulamentada pelo Tribunal Superior Eleitoral”. Por conseguinte, número substancial de eleitores decidiu exercer seu direito dessa forma. Uma pergunta, todavia, assomou a algumas dessas pessoas: o voto em trânsito é seguro?

Para responder a esta pergunta, é necessário, inicialmente, compreender o processo eleitoral brasileiro a partir de 1996, quando se instituiu o voto eletrônico. Desde então, foi feito um cadastro informatizado dos eleitores brasileiros em que o registro de cada eleitor está ligado a um domicílio eleitoral, ou seja, ao local onde o eleitor vota. A partir desse cadastro, os dados dos eleitores de uma determinada seção eleitoral são inseridos na urna eletrônica, de forma que somente os eleitores daquela seção podem nela votar.

A diferença é que, na votação em trânsito, houve um período – finalizado em 15 de agosto – para que os eleitores interessados pudessem ir a um cartório eleitoral requerer seu direito de votar em trânsito. Para esses eleitores, a solução foi um pouco diferente: os dados dos requerentes de votação em trânsito foram inseridos tanto na urna de seu domicílio eleitoral quanto na urna da cidade para a qual estariam viajando. Nesta urna, eles poderiam votar; naquela, pode-



riam tão-somente justificar o voto. No projeto da votação em trânsito, desde o início, ficou clara a necessidade da permanência do eleitor em trânsito em ambas as urnas eletrônicas, como também a exigência de que ele não pudesse votar em ambas. Ora, se ele não poderia votar em ambas, por que então permanecer com o registro do eleitor tanto na urna de origem quanto na de destino? E, uma vez constando em ambas as urnas, como evitar que ele votasse duplamente?

A permanência dos dados do eleitor tanto na seção de seu domicílio eleitoral quanto na seção da cidade para a qual requereu voto em trânsito justificou-se pela necessidade de se identificar um eleitor em trânsito que eventualmente desistisse da viagem. Esse eleitor poderia comparecer no dia da eleição em sua seção eleitoral original, munido de um documento oficial com foto (carteira de identidade, carteira de habilitação, passaporte, por exemplo), e poderia, então, votar. Caso seu nome não constasse na urna eletrônica de seu domicílio eleitoral, poderiam surgir questionamentos sobre a completude do cadastro de eleitores daquela urna. Assim, identificou-se como fundamental manter os dados daquele eleitor na urna. Quando o mesário tentasse habilitar o voto para ele, o sistema deveria informar ao mesário que se

tratava de um eleitor em trânsito que, portanto, não poderia votar na sua seção de origem. Para sanar a questão, foi necessário alterar o formato dos arquivos com dados de eleitores que alimentam as urnas eletrônicas: além de informar número do título e nome do eleitor, os arquivos passaram a informar se o eleitor votaria na seção no primeiro turno, no segundo turno ou em ambos. Isso também demandou a flexibilização do conceito de “aptos” de uma determinada seção. Toda seção passou a ter três conjuntos de aptos: seus aptos originais (aqueles que votam na seção, de acordo com o cadastro nacional de eleitores), os aptos a votarem somente no primeiro turno (i. e. os aptos originais subtraídos dos eleitores que votam em trânsito no primeiro turno) e os aptos a votarem na seção no segundo turno.

Durante o desenvolvimento da solução para a votação em trânsito, outro requisito foi identificado logo no início: a necessidade de mantermos distintos os totais de votação em trânsito dos totais referentes a eleitores regularmente domiciliados na região sob análise. Em síntese, não queríamos misturar os eleitores de determinada cidade com os eleitores em trânsito que exerceriam seu direito de voto na mesma cidade. Isso foi premissa para que pudéssemos analisar o sucesso do projeto e elaborar estatísticas para conhecermos melhor o eleitorado que optou por votar em trânsito. Para sanar a questão, decidiu-se pelo uso de urnas especialmente designadas para os eleitores em trânsito. Essas urnas, espalhadas por todas as capitais do país, continham somente os registros de eleitores de outras cidades que

decidiram votar em trânsito. Assim, foi possível computar os votos dos eleitores em trânsito separadamente do cômputo dos votos dos estados da Federação.

Adicionalmente, a segurança do processo eletrônico de votação em trânsito obedeceu aos mesmos parâmetros da votação padrão no sistema informatizado brasileiro, conhecido mundialmente como sinônimo de confiabilidade, transparência e agilidade. A segurança do processo está baseada em uma série de mecanismos que, em conjunto, tornam praticamente impossível a fraude do sistema e a quebra do sigilo do voto. Esse conjunto engloba, entre outros mecanismos, uso de pares de chaves para assinatura e criptografia de arquivos, auditoria das urnas eletrônicas por intermédio do processo de votação paralela, controle das urnas utilizadas durante a votação por meio de tabelas de correspondências, auditoria pelos partidos políticos dos sistemas utilizados no processo, bem como lacração dos *softwares* utilizados.

Em síntese, a votação em trânsito contou com todos os requisitos de segurança que fazem que as eleições no Brasil sejam reconhecidas mundialmente. Pode-se afirmar que se tratou de um projeto bem-sucedido: aproximadamente 66 mil eleitores no primeiro turno e 55 mil eleitores no segundo turno das Eleições 2010 foram diretamente beneficiados. Tratou-se, portanto, de mais uma novidade trazida à população brasileira graças ao trabalho da Justiça Eleitoral em consonância com seu espírito de inovação e de desenvolvimento de novas ideias.