



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
MONOGRAFIA JURÍDICA

**A MORTALIDADE NO TRÂNSITO E SEUS REFLEXOS NA SAÚDE PÚBLICA:
O IMPACTO DOS FATORES COMPORTAMENTAIS, RESPONSABILIDADE PENAL
E A PREVENÇÃO NO SISTEMA LEGAL BRASILEIRO SOB A
ÓTICA DA LEI Nº 9.503/1997**

ORIENTANDA: TAYSSA ISADORA SILVA BUENO
ORIENTADORA: PROF. Ma: ELIANE RODRIGUES NUNES

GOIÂNIA - GO
2025

TAYSSA ISADORA SILVA BUENO

**A MORTALIDADE NO TRÂNSITO E SEUS REFLEXOS NA SAÚDE PÚBLICA:
O IMPACTO DOS FATORES COMPORTAMENTAIS, RESPONSABILIDADE PENAL
E A PREVENÇÃO NO SISTEMA LEGAL BRASILEIRO SOB A
ÓTICA DA LEI Nº 9.503/1997**

Monografia Jurídica apresentado à disciplina
Trabalho de Curso II, da Escola de Direito,
Negócios e Comunicação da Pontifícia
Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).
Prof. Ma. Eliane Rodrigues Nunes.

GOIÂNIA - GO

2025

TAYSSA ISADORA SILVA BUENO

**A MORTALIDADE NO TRÂNSITO E SEUS REFLEXOS NA SAÚDE PÚBLICA:
O IMPACTO DOS FATORES COMPORTAMENTAIS, RESPONSABILIDADE PENAL
E A PREVENÇÃO NO SISTEMA LEGAL BRASILEIRO SOB A ÓTICA DA LEI Nº
9.503/1997**

Data de Defesa: 29 de maio de 2025.

BANCA EXAMINADORA:

Orientadora. Prof. Ms. Eliane Rodrigues Nunes

Nota:

Examinadora Convidada. Prof. Ms. Rosângela Magalhães de Almeida

Nota:

Dedico esta monografia e minha graduação a toda minha família, em especial com muito carinho a minha mamãe, que sem mensurar esforços, fez incontáveis renúncias marcadas por um árduo trabalho e esforço para a realização dos meus sonhos, que investiu financeiramente em mim e no meu futuro, e com seu ténue amor, sua dedicação, empenhada em meus estudos em toda minha trajetória, desde da infância no fundamental até a graduação, me proporcionou a capacidade de trilhar um caminho dourado, essa vitória não é apenas minha, é nossa! A você mamãe Iris Aparecida Silva, minha eterna e mais profunda gratidão. À minha amada tia Jaqueline, que teve sua vida e seus sonhos interrompidos pela negligência de um motorista imprudente no trânsito, que não pode cuidar do seu maior tesouro: sua filha, que até no momento de sua morte à protegeu, externo minha sincera gratidão e que não pode estar presente em nossas vidas e de sua família construída com muito amor e doçura como sempre foi seu coração, você nunca será esquecida! A todos que também em um caminho para a casa depois de um árduo dia de trabalho, ou de um passeio com sua família, tiveram suas vidas ceifadas e seus sonhos interrompidos devido às imperícias e negligências de motoristas, e com muito carinho e amor por fim, as famílias das vítimas mortas no trânsito brasileiro que padecem pela dor infindável da perda.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus. Àquele que é capaz de fazer infinitamente mais do que tudo o que pedimos ou pensamos, de acordo com o seu poder que atua em nós. - Efésios 3:20. Obrigada Jesus, pois se antes eu lia sobre os seus milagres, hoje eu os vivo.

Agradeço a minha mamãe por todo carinho comigo, por ser exemplo de força, determinação e sabedoria. Me inspiro em você, por tudo que você faz, como empresária, farmacêutica, amiga, filha e mãe, obrigada, mamãe, por sempre ser tão doce, amável e pelas singelas palavras que me demonstrou sempre que eu era capaz a tudo que me dedicava a fazer. Espero que um dia eu possa retribuir tudo que com muito amor, você fez por mim.

Agradeço em especial ao meu irmão, sei que sempre que eu precisar poderei contar com você, obrigada por todo seu apoio como irmão. Sei que você será bem-sucedido em tudo que você se propor fazer, por ser íntegro, bondoso e dedicado em tudo que faz, estarei torcendo sempre para que você conquiste tudo que almeja. Sua irmã te ama muito e te vê trilhando um caminho de sucesso.

Ao meu pai, que infelizmente não pode estar presente em minhas conquistas, mas sempre foi meu fã número 01 na plateia da vida, e sempre o primeiro a se alegrar por mim com lágrimas em cada pequena realização, seu amor é presente com muita ternura em meu coração.

Agradeço ao meu pai(drasto), que me acolheu diversas vezes como uma filha, e com amor em seu coração não mediu esforços para a realização de cada sonho meu, obrigada por viver meus sonhos. Por seu amor incondicional a profissão que dedicou mais de 20 anos de sua vida, na Instituição da Polícia Militar do Estado de Goiás protegendo a vida dos cidadãos, as casas de cada um em feriados de Natal, e que não pode passar com sua família, para cuidar e garantir da Segurança Pública da nossa capital. Obrigada.

Aos meus avôs (in memorian) que não poderão presenciar minha vida acadêmica, mas em vida me apoiaram em todas as minhas metas, fizeram muito por mim quando criança, moldando meu caráter com palavras de amor e princípios, sendo cruciais para a minha formação de quem eu sou hoje. Saudades Eternas.

Agradeço com um coração de muita saudade a minha amada vovó materna (in memorian), que apesar de não ter tido uma graduação superior, sempre se mostrou dedicada em tudo que almeja. Aprendeu a prática da leitura para que pudesse ler e reler os versículos da Bíblia, a escrever e de longe me encaminhava belas cartas com muito amor, que somente por ler suas palavras eu sentia você presente comigo. A senhora sempre foi uma fonte inesgotável de sabedoria e inspiração para mim, me ensinando, com seu exemplo, o verdadeiro amor de Jesus, o valor do esforço e amor pela nossa família. Hoje, colho os frutos de suas orações,

devido seus joelhos que muitas vezes se dobraram por mim e pela nossa família. A sua força, sabedoria e generosidade, me inspirou em ser quem eu sou hoje, obrigada por ser referência para tanta gente, obrigada, por ser você. Te amo para sempre.

À minha vó paterna, que sempre vibrou por cada realização minha, mesmo de longe e sempre encheu seus olhos de orgulho meu. Externo minha sincera gratidão. Obrigada. Vejo seu amor por mim e sinto ele todos os dias. Te amo.

À minha família, cada um de vocês foram meus alicerces, e pilares para alcançar meus objetivos. Obrigada.

À todas as pessoas do meu primeiro estágio em um Órgão Público, que com seus grandes ensinamentos, me fez ter uma vida acadêmica brilhante, ao CEJUSC, que me demonstrou o quanto a justiça é agradável aqueles que precisam.

À minha gestora Isabel Patrícia, por todo seu empenho em me ensinar no estágio, pelo seu carinho, competência, sabedoria e por seu coração tão bondoso com todos, por ter paciência em me ensinar do começo, com calma, destreza e habilidade, por acreditar em mim, nos meus sonhos, e sempre me defender em tudo, obrigada por cuidar de mim como se fosse parte da sua família, sou muito grata, por ser ensinada, com uma matéria formal e pessoal tão difícil, como o procedimento especial, do Tribunal do Júri. Externo aqui com carinho minha gratidão.

À minha professora e orientadora, Dra. Eliane Rodrigues, que com muita paciência, me direcionou nessa monografia, por me apoiar em cada etapa deste trabalho acadêmico, com calma, mesmo diante das mudanças no caminho, por escutar minhas dúvidas e me acalmar com quantas questões que trazia durante as aulas de quarta-feira, por seu amor e competência no magistério do Direito Penal, em que pude presenciar de perto na monitoria da disciplina, e o quanto se preparou para ter domínio que têm hoje.

A todos os Mestres, Doutores e Professores que com seus ensinamentos me fez ter uma vida acadêmica ladrihada em conhecimento. Agradeço por despertarem em mim, a paixão pela justiça, a quem realmente precisa dela.

Dedico um espaço, também a todos os amigos que fiz durante esses cinco anos de graduação, que vou levar além das salas de aulas. Vou sentir saudades.

À Pontifícia Universidade Católica de Goiás, meus agradecimentos, por toda a estrutura fornecida para que dessa Universidade saia novos Advogados, Juizes, Promotores, Servidores, Diplomatas e excelentes novos Professores para que novos acadêmicos tenham a excelência do ensino igual muitos alunos tiveram a oportunidade de usufruir. Agradeço com muito carinho, a todos os funcionários da universidade que com a dedicação diária, cuidado e sorrisos nos dias de trabalho nesta instituição, tornaram o ambiente acolhedor, humano.

“Onde não houver respeito pela vida e pela integridade física e moral do ser humano, onde as condições mínimas para uma existência digna não forem asseguradas, onde não houver limitação de poder, enfim, onde a liberdade e a autonomia, a igualdade e os direitos fundamentais não forem reconhecidos e minimamente assegurados, não haverá espaço para dignidade humana e a pessoa não passará de mero objeto de arbítrio e injustiças.”

(Ingo Sarlet – Juiz e Jurista brasileiro).

RESUMO

Este trabalho aborda a mortalidade no trânsito como um problema de saúde pública, com ênfase nos fatores comportamentais dos condutores, como o uso de álcool, drogas, excesso de velocidade, cansaço e distrações ao volante. A pesquisa também analisa a responsabilidade penal nos acidentes de trânsito, sobretudo a aplicação do dolo eventual e da culpa consciente nas decisões judiciais. O estudo se ancora na Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para refletir sobre a efetividade das normas legais na responsabilização dos condutores e na prevenção de tragédias, utilizando como estudo de caso emblemático o acidente de “Pega Mar de Espanha”. A metodologia adotada foi o método hipotético-dedutivo, com abordagem qualitativa, por meio de pesquisa bibliográfica e análise documental de decisões judiciais e dados estatísticos. O trabalho conclui que, apesar da existência de um aparato legal estruturado, ainda há lacunas na aplicação uniforme das normas e na fiscalização eficaz do trânsito. Além disso, aponta a necessidade de uma maior articulação entre legislação, educação no trânsito e investimentos em mobilidade urbana para reduzir os índices de mortalidade. A pesquisa contribui para o debate jurídico e social sobre a responsabilização penal e os custos humanos e econômicos dos acidentes de trânsito no Brasil.

Palavras-chave: Acidentes de Trânsito. Fatores Comportamentais. Saúde Pública. Dolo Eventual. Decisão do Judiciário.

ABSTRACT

This research addresses traffic-related mortality as a serious public health issue in Brazil, focusing on behavioral factors such as alcohol and drug use, speeding, fatigue, and distractions while driving. It also explores the legal treatment of traffic crimes, emphasizing the application of eventual intent (*dolo eventual*) and conscious negligence (*culpa consciente*) in court decisions. The study analyzes the role of the Brazilian Traffic Code (Law No. 9,503/1997) in assigning criminal responsibility for fatal accidents, including an examination of landmark cases such as the “Handle Mar de Espanha” street racing incident. The methodology employed is the hypothetical-deductive method with a qualitative approach, supported by bibliographic research and document analysis of judicial rulings and statistical data. The findings highlight inconsistencies in judicial interpretations and weaknesses in traffic enforcement, suggesting that legal norms alone are insufficient to curb fatal accidents. The study concludes that legal accountability must be paired with effective education and urban mobility strategies to prevent avoidable deaths and reduce public health expenditures. It contributes to the legal and academic debate on the efficacy of Brazil’s traffic laws and their broader social implications.

Keywords: Traffic accidents. behavioral factors. Public Health. Eventual Intent. Judiciary Decision.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1 ACIDENTES DE TRÂNSITO E SEUS REFLEXOS NA SAÚDE PÚBLICA	14
1.1 A ORIGEM DA SAÚDE PÚBLICA BRASILEIRA	14
1.2 A ASSISTÊNCIA À SAÚDE EM ACIDENTES DE TRÂNSITO COM O SUS	17
1.3 OS RECURSOS PÚBLICOS GASTOS COM ACIDENTES DE TRÂNSITO	19
2 O COMPORTAMENTO HUMANO E SUA INFLUÊNCIA NA SEGURANÇA DO TRÂNSITO.....	22
2.1 FATORES COMPORTAMENTAIS QUE CONTRIBUEM PARA OS ACIDENTES	22
2.1.1 Uso de álcool e drogas.....	23
2.1.2 Excesso de velocidade.....	25
2.1.3 Distração ao volante e o cansaço do condutor	28
3 A RESPONSABILIDADE PENAL NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO	32
3.1 HOMICÍDIO NO TRÂNSITO E A ADOÇÃO DO DOLO EVENTUAL NA ATUAÇÃO DO JUDICIÁRIO	32
3.1.1 Teoria sobre o Dolo, suas espécies e aplicação no Trânsito.....	33
3.1.2 Interpretação Judicial do dolo eventual em decisões	40
3.1.3 O caso do “Pega De Mar de Espanha”: Contexto fático e julgamento	43
3.1.4 Casos concretos sobre acidentes de trânsito	47
4 PROPOSTAS PARA A MELHORIA DA SEGURANÇA VIÁRIA NO PAÍS.....	52
4.1 A PARTIR DA PROMULGAÇÃO DA LEI Nº 9.503 DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	52
4.2 ANÁLISE COMPARADA: BRASIL E NORUEGA SOBRE A MORTALIDADE DO TRÂNSITO.....	55
4.3 NOVO PLANO DE MELHORIA NA MOBILIDADE URBANA NO ESTADO DE GOIÁS	57
CONCLUSÃO	61
REFERÊNCIAS	65

INTRODUÇÃO

O trânsito, compreendido como um sistema composto por veículos, pessoas e regras de tráfego, regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem se tornado, nas últimas décadas, um dos maiores desafios enfrentados pela sociedade brasileira, sobretudo nas grandes cidades e nas rodovias de elevado fluxo. A expansão da frota veicular, associada a uma urbanização desordenada e à precariedade da educação no trânsito, resultou em uma realidade alarmante: um elevado número de acidentes de trânsito, muitos deles fatais, que não apenas ceifam vidas, mas também impactam de forma significativa o sistema público de saúde e os cofres públicos.

Neste contexto, a presente pesquisa se debruça sobre os impactos dos comportamentos dos condutores no trânsito brasileiro, avaliando como fatores como imprudência, negligência e imperícia contribuem diretamente para o aumento da sinistralidade viária. A análise se estende ao exame da sobrecarga imposta ao Sistema Único de Saúde (SUS), diante da crescente demanda por atendimentos decorrentes desses acidentes. Trata-se, portanto, de uma abordagem que integra o direito, a saúde pública e a sociologia do comportamento, com vistas a compreender a magnitude do problema e os mecanismos institucionais que buscam enfrentá-lo.

Além da dimensão social e sanitária dos acidentes de trânsito, esta monografia também se propõe a investigar os desdobramentos jurídicos da responsabilização penal nos casos de mortes causadas por condutores. Especificamente, analisa-se a aplicação dos institutos do dolo eventual e da culpa consciente nas decisões judiciais, bem como as divergências doutrinárias e jurisprudenciais em torno desses conceitos. A escolha da abordagem jurídica se justifica pela necessidade de entender como o sistema de justiça penal tem lidado com a crescente demanda por respostas mais eficazes diante de crimes praticados no contexto do trânsito.

A discussão ganha ainda mais relevo diante da constatação de que, muitas vezes, a pena prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro para crimes como o homicídio culposo na direção de veículo automotor é mais branda do que aquela estabelecida pelo Código Penal. Quando o Poder Judiciário reconhece a existência do dolo eventual, na conduta imputada ao agente, a competência é remetida para o Tribunal do Júri, conforme previsto no artigo 5º, inciso XXXVIII, alínea “d”, da Constituição Federal, que assegura a competência do júri popular para os crimes

dolosos contra a vida, o que pode representar uma maior severidade na punição. Contudo, tal interpretação nem sempre é unificada, gerando insegurança jurídica e desigualdade na aplicação da justiça.

A evolução tecnológica e o surgimento de veículos cada vez mais potentes, com velocidades que superam os 400 km/h, também contribuíram para agravar o cenário. A facilidade de acesso a automóveis de alta performance, aliada à falta de conscientização por parte dos motoristas e à fiscalização deficiente em muitas regiões, resulta em condutas perigosas. O comportamento irresponsável de um único condutor pode causar tragédias irreparáveis, com vítimas fatais e sequelas permanentes para os sobreviventes, além de impactos emocionais e econômicos incalculáveis para suas famílias.

Ao se completar 26 anos da promulgação do atual Código de Trânsito Brasileiro, em 2024, é fundamental retomar a análise de suas diretrizes, verificar sua efetividade no contexto prático e apontar as fragilidades que ainda permanecem em sua implementação. A legislação, apesar de sua relevância e atualizações, ainda apresenta fragilidades, especialmente no que diz respeito à responsabilização criminal nos casos mais graves, à educação no trânsito e à prevenção eficaz. Neste trabalho, essas fragilidades serão objeto de análise crítica, à luz de casos concretos e do entendimento dos tribunais superiores.

A estrutura da pesquisa está organizada em quatro capítulos principais. O primeiro apresenta os acidentes de trânsito como uma questão de saúde pública, discutindo sua relevância para o Sistema Único de Saúde (SUS), os custos financeiros e os recursos públicos que são direcionados para o tratamento e reabilitação das vítimas de acidentes. Serão abordadas também as consequências socioeconômicas desses acidentes, que sobrecarregam o sistema de saúde e impactam a qualidade de vida da população.

O segundo capítulo examina os fatores comportamentais que influenciam diretamente na segurança viária, como o uso de álcool e drogas, o excesso de velocidade, a distração ao volante e o cansaço do condutor. Também serão abordadas a cultura da impunidade e a falta de fiscalização, dois elementos que alimentam comportamentos de risco entre os motoristas e dificultam a aplicação eficaz das normas de trânsito.

Já o terceiro capítulo foi dedicado à responsabilidade penal dos condutores envolvidos em acidentes, com ênfase na aplicação do dolo eventual em casos de

homicídios no trânsito. Discute sobre a teoria do dolo, sua aplicação prática pelo Judiciário, e foram analisados casos emblemáticos, como o “Pega de Mar de Espanha” os quais ilustram como o entendimento jurídico sobre a intencionalidade vem se consolidando, embora ainda existem divergências interpretativas relevantes. Este estudo, portanto, busca não apenas destacar os desafios enfrentados pelo Brasil no campo da segurança viária mas, também, propor soluções eficazes e ações que envolvem tanto a legislação quanto a conscientização da população.

Por fim, o último capítulo, irá apresentar propostas para a melhoria de segurança viária no país. A análise da legislação brasileira, especialmente o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), foi complementada com um estudo comparativo entre Brasil e Noruega, revelando a necessidade de investimentos em mobilidade urbana, infraestrutura e educação no trânsito. Também foram destacadas estratégias de intervenção educacional, como campanhas de conscientização e programas preventivos, que se mostraram eficazes na redução da mortalidade no trânsito em outras nações.

A escolha do tema justifica-se pela sua complexidade e atualidade, especialmente diante do elevado número de mortes e lesões graves que ocorrem diariamente nas vias brasileiras. A pesquisa também contribui para o debate sobre a aplicação do direito penal nas relações de trânsito, evidenciando a importância de se pensar em uma justiça mais sensível às vítimas e mais comprometida com a prevenção. Ao problematizar a atuação do Poder Judiciário e os critérios utilizados nas decisões sobre homicídios no trânsito, pretende-se estimular uma reflexão crítica sobre a efetividade do aparato normativo vigente.

Este trabalho está devidamente inserido na linha de pesquisa determinada pela Pontifícia Universidade Católica de GOIÁS - PUC-Goiás, a saber: Estado, Relações Sociais, e Transformações Constitucionais no Contexto do Direito Penal.

Quanto à metodologia desenvolvida, será adotado o método hipotético-dedutivo, com a utilização de pesquisa bibliográfica e análise documental, mediante consulta a materiais já publicados, como livros, artigos, monografias e dissertações. Será estabelecida uma abordagem qualitativa, com a utilização de dados secundários. A matéria será discutida com base no princípio do fundamento teórico, aplicando-se à realidade concreta e à análise de jurisprudências dos tribunais, bem como aos entendimentos do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça.

1 ACIDENTES DE TRÂNSITO E SEUS REFLEXOS NA SAÚDE PÚBLICA

Os impactos na saúde pública são expressivos e multidimensionais. Em primeiro lugar, há o aumento da demanda por atendimentos de urgência e emergência, que sobrecarrega a estrutura hospitalar do Sistema Único de Saúde (SUS). Há uma parcela significativa em internações por causas externas decorrentes de traumas relacionados a acidentes de trânsito, muitas vezes exigindo procedimentos cirúrgicos complexos, longos períodos de internação e reabilitação multidisciplinar.

A elevada frequência de acidentes viários sobrecarrega diretamente o Sistema Único de Saúde (SUS), que absorve a maior parte das vítimas por meio dos serviços de urgência e emergência, unidades de terapia intensiva (UTIs) e centros de reabilitação. Além do custo direto com hospitalizações, há ainda impactos indiretos significativos, como a perda de capacidade laborativa das vítimas, a invalidez permanente e os transtornos mentais decorrentes, que afetam não apenas os indivíduos, mas também suas famílias e a economia nacional como um todo. Para compreender a relevância dos acidentes de trânsito como um problema de saúde pública, é necessário contextualizar historicamente o surgimento desse campo.

1.1 A ORIGEM DA SAÚDE PÚBLICA BRASILEIRA

Durante o período de colonização e o Império no Brasil, inexistiam políticas públicas organizadas voltadas para a promoção da saúde da população. Nesse cenário, os povos indígenas foram os mais severamente afetados pelas chamadas “doenças dos brancos”, trazidas pelos colonizadores europeus. Sem imunidade às novas enfermidades, milhares de indígenas morreram vítimas de varíola, sarampo, febre amarela e gripe. O embate entre diferentes culturas, aliado à ausência de qualquer sistema de proteção sanitária resultaram em um processo de colapso humano.

Os colonizadores também utilizavam estratégias, como o envenenamento de fontes de água e o abandono proposital de objetos contaminados, como roupas e utensílios, que eram recolhidos pelos indígenas. Além do impacto biológico, essa violência sanitária reforça a lógica de dominação exercida pelos europeus durante o processo de colonização. A assistência médica, mesmo que mínima, era privilégio exclusivo das elites. O acesso à saúde era determinado pela classe social: enquanto

as camadas mais favorecidas da sociedade podiam contar com atendimento médico, as camadas economicamente menos favorecidas permaneciam desassistidas.

Com a independência do Brasil, em 1822, e ao longo do reinado de Dom Pedro II, surgiram as primeiras iniciativas estatais voltadas para a saúde pública. Foram criados órgãos para inspeção sanitária e estabelecidas medidas para contenção de epidemias e melhoria das condições sanitárias urbanas. Ainda que de forma inicial, essas ações representaram um marco no reconhecimento da necessidade de organização estatal em torno do cuidado com a saúde da população.

Entre o final do século XIX e o início do século XX, especialmente no Rio de Janeiro, então capital federal, políticas públicas de saúde começaram a ganhar mais força, impulsionadas por surtos de doenças como a varíola. Apesar das campanhas de saneamento básico lideradas por figuras como Oswaldo Cruz, o Brasil ainda enfrentava sérias deficiências em infraestrutura urbana: esgoto a céu aberto, descarte irregular de lixo e falta de acesso à água potável contribuía para a propagação de doenças, em especial as áreas menos privilegiadas economicamente.

A consolidação da saúde pública como direito social e dever do Estado só ganhou corpo no processo de redemocratização do país, já na segunda metade do século XX. Com o advento da Constituição Federal de 1988, instituiu-se o Sistema Único de Saúde (SUS), cuja proposta era garantir o acesso universal, integral e gratuito à saúde para todos os brasileiros. O SUS nasceu como resposta à histórica desigualdade no acesso aos serviços de saúde, buscando romper com o modelo excludente que perdurou por séculos.

A criação do SUS está ligada ao Movimento da Reforma Sanitária, iniciado na década de 1970, que reuniu profissionais da saúde, pesquisadores, acadêmicos e setores sociais em defesa de uma reestruturação do sistema de saúde brasileiro. Segundo Escorel (2020), esse movimento reivindicava não apenas o acesso aos serviços de saúde, mas também a melhoria das condições de vida da população como um todo. A luta pelo SUS foi, portanto, um marco de cidadania e justiça social, refletindo o desejo coletivo de um país mais igualitário no cuidado com a vida.

As propostas da Reforma Sanitária resultaram então na criação do Sistema Único de Saúde - SUS, oficializado, na constituição de 1988, sendo considerado um direito fundamental assegurado a todos os cidadãos como previsto na Carta Magna.

O artigo 196 da Constituição, afirma:

A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantindo mediante políticas públicas e sociais e econômicas que visem a redução de risco e doença e de outros agravos (BRASIL, 1988).

A promulgação da Constituição Federal de 1988 marcou um avanço histórico para a saúde pública no Brasil, ao prever a criação do Sistema Único de Saúde (SUS). No entanto, outro passo fundamental foi dado com a edição da Lei Orgânica da Saúde nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, resultado direto das contribuições dos médicos sanitaristas. Essa legislação regulamenta o funcionamento do SUS, estabelecendo as responsabilidades compartilhadas entre os entes federativos União, Estados e Municípios no planejamento, financiamento e controle do sistema de saúde.

Segundo a Lei nº 8.080/1990, os municípios possuem a competência primária para a execução e gestão direta dos serviços de saúde. Aos Estados, cabe prestar suporte técnico e financeiro aos municípios, garantindo o funcionamento integrado das ações e serviços. Já à União, por meio do Ministério da Saúde, compete assumir as responsabilidades que extrapolam as capacidades locais, além de realizar o repasse regular dos recursos financeiros, assegurando a operacionalização do SUS em todo o território nacional.

Apesar da estrutura normativa avançada, o sistema enfrenta graves deficiências operacionais. De acordo com levantamento divulgado pelo site Terra, com base em dados do Conselho Federal de Medicina, existe, em média, apenas um médico para cada 470 pessoas no Brasil. Além disso, a escassez de leitos hospitalares, em especial em Unidades de Terapia Intensiva (UTIs), somada à demora no atendimento, compromete significativamente a qualidade da assistência prestada pelo SUS, revelando lacunas estruturais persistentes.(Terra.2022).

Essa situação é agravada pela desproporção no financiamento da saúde. Conforme apontado pelo relatório Aspectos Fiscais da Saúde no Brasil, publicado pelo Banco Mundial, a maior parte dos recursos destinados ao setor provém de entidades privadas, enquanto apenas 45% dos investimentos têm origem no setor público. Essa disparidade compromete a universalização do acesso e fragiliza o caráter público do SUS, que deveria ser sustentado, prioritariamente, por verbas estatais.

Diante desse cenário, percebe-se que a crise do sistema público de saúde brasileiro não se resume à escassez de recursos, mas também à má alocação e à

ausência de políticas públicas mais eficazes. Investimentos estratégicos poderiam minimizar os impactos da desorganização e melhorar os serviços oferecidos à população. Um exemplo claro dessa realidade é a saúde pública relacionada ao trânsito, cujos custos elevados poderiam ser reduzidos com políticas preventivas mais eficientes, como destaca o site Morcsh Telemedicina (2024).

1.2 A ASSISTÊNCIA À SAÚDE EM ACIDENTES DE TRÂNSITO COM O SUS

Os acidentes de trânsito configuram-se como um desafio para a saúde pública no Brasil. Além de representarem perdas humanas irreparáveis, esses eventos geram impactos econômicos significativos, especialmente para o Sistema Único de Saúde (SUS), instituído pela Constituição Federal de 1988 com o propósito de garantir acesso universal, integral e gratuito à saúde da população. Os custos decorrentes do atendimento às vítimas, desde os procedimentos emergenciais até os tratamentos de reabilitação, têm consumido parte substancial dos recursos públicos destinados à saúde, agravando ainda mais a sobrecarga do sistema.

Esse cenário se intensifica diante do crescimento acelerado da frota de veículos, da expansão urbana desordenada e da notável carência de políticas efetivas de educação e conscientização no trânsito. Conforme estudo conduzido por Paulo Pêgas, presidente do Instituto Zero Morte, o custo médio de cada morte registrada no trânsito brasileiro gira em torno de R\$ 2,95 milhões. Esse valor, multiplicado pelo número de óbitos anuais, representa um impacto superior a R\$ 130 bilhões aos cofres públicos, conforme divulgado pelo Portal do Trânsito (2024). Tais números evidenciam não apenas o ônus financeiro, mas também o fracasso de políticas preventivas e estruturantes que poderiam evitar tais tragédias.

Dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), com base em levantamento de 2021, revelam que o Brasil registrou quase 38 mil mortes por acidentes de trânsito naquele ano — uma média de 104 óbitos diários. Esses acidentes se consolidam como uma das principais causas de morte no país, ficando atrás apenas das doenças cardiovasculares e do câncer, e ultrapassando inclusive os homicídios. O dado demonstra a urgência em tratar o trânsito como uma pauta prioritária de saúde pública, exigindo respostas articuladas entre diferentes setores do poder público.

Ainda segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil é de aproximadamente 19,5 por 100 mil habitantes. Somente em 2021, cerca de 500 mil pessoas sofreram lesões de diferentes gravidades em acidentes viários. Esses números não apenas refletem a gravidade da situação atual, como também revelam a insuficiência das medidas corretivas e educativas. Já o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) aponta que, ainda em 1994, o país contabilizou mais de 22 mil mortes no trânsito e mais de 330 mil feridos. À época, estimava-se um custo anual superior a três bilhões de dólares com saúde pública relacionada a esses acidentes.

Em termos de impacto econômico direto, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estima que o custo médio de um acidente com morte em rodovia brasileira ultrapassa R\$ 566 mil. Esse valor engloba principalmente a perda de produtividade (43%) e os danos à propriedade (30%). Considerando a expectativa de vida e a posição social da vítima, os prejuízos econômicos se estendem muito além da assistência médica. Ainda segundo dados citados por Silva (2024), um acidente com vítima em rodovias custa, em média, R\$ 116 mil; em áreas urbanas, esse valor sobe para R\$ 229 mil no caso de óbito.

Diante desses dados, torna-se inadiável uma revisão profunda da legislação e das políticas públicas voltadas para o trânsito. A resposta do Estado não pode se restringir ao endurecimento penal, embora este também tenha seu papel, mas deve abranger medidas de caráter preventivo, educativo e estrutural. A eficiência na gestão dos recursos públicos destinados à saúde deve ser prioridade, especialmente quando se considera que boa parte desses recursos são gastos para reparar danos que poderiam ter sido evitados com ações integradas de prevenção.

Portanto, a discussão sobre os acidentes de trânsito não se limita ao campo jurídico ou sanitário, mas exige uma abordagem multidisciplinar e proativa. A articulação entre legislação eficaz, investimento em infraestrutura, campanhas educativas permanentes e fiscalização rigorosa pode não apenas reduzir os custos econômicos para o Estado, como, principalmente, preservar vidas. Em um país onde milhares de cidadãos morrem anualmente por falhas evitáveis, repensar o trânsito é, acima de tudo, um compromisso com a dignidade humana e com o direito à vida.

1.3 OS RECURSOS PÚBLICOS GASTOS COM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Ribeiro Filho (2009, p. 187-188) descreve o Estado como uma instituição organizada em termos políticos, sociais e jurídicos, estabelecida sobre um território específico e regida por uma Constituição escrita, considerada a norma suprema. Nesse modelo, o Estado estrutura-se por meio de órgãos distintos, organizados e funcionalmente autônomos, mas que devem atuar de maneira harmônica na condução das políticas públicas, inclusive no que se refere à segurança viária e à saúde da população.

O funcionamento do Estado, contudo, depende da disponibilidade de recursos econômicos para produzir e manter os bens e serviços voltados à coletividade. Salvatore (1981, p. 1), em sua obra *Introdução à Economia*, destaca que esses recursos como terra, capital e trabalho são sempre limitados, ou seja, escassos. Essa escassez exige que sejam utilizados de forma racional e eficiente, a fim de garantir o bem-estar social e o acesso equitativo aos serviços essenciais, como o sistema de saúde.

A conceituação dos recursos públicos, portanto, exige um entendimento claro do que se considera como Estado, e embora não exista um conceito único, os principais autores da Teoria Geral do Estado identificam elementos essenciais e constantes em todas as formulações: a existência de uma sociedade humana permanente, um território definido, um governo soberano e uma finalidade comum a ser alcançada (Ramos Filho; Menezes, 2001, p. 17). Esses elementos orientam a estrutura e a função estatal, inclusive no que se refere à responsabilidade de financiar os impactos dos acidentes de trânsito.

Em relação a esses impactos, destaca-se que os acidentes viários geram altos custos aos cofres públicos brasileiros. Um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), elaborado por Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho (2020), técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, aponta que os custos anuais com acidentes de trânsito no Brasil ultrapassam os R\$ 50 bilhões. Esses custos abrangem tanto despesas diretas quanto indiretas, tornando-se uma carga significativa sobre o orçamento federal.

Entre os custos diretos, estão os atendimentos de emergência, as internações, cirurgias e os processos de reabilitação das vítimas, o que envolve gastos expressivos com pessoal médico, insumos hospitalares, medicamentos e equipamentos. Segundo

o estudo “O custo social e econômico dos acidentes de trânsito com pedestres e ciclistas: estudo de caso do estado de Santa Catarina, Brasil”, publicado na SciELO, todos esses procedimentos são cobertos pelo Sistema Único de Saúde (SUS), que acaba por suportar o peso financeiro das falhas no trânsito.

Além da assistência médica, as operações de resgate também geram altos custos operacionais. O Corpo de Bombeiros e as equipes de emergência são acionados com frequência para atender vítimas de acidentes, exigindo constante capacitação de pessoal, disponibilidade de veículos especializados e gastos com combustível, manutenção de viaturas e demais equipamentos logísticos.

A esses gastos somam-se os custos relacionados à reparação de danos à infraestrutura urbana, como a reposição de semáforos, sinalizações, postes de iluminação, calçadas e pavimentações, danificados por colisões e atropelamentos. Tais despesas, embora muitas vezes invisíveis à população, também são cobertas pelo Estado, por meio de recursos públicos já sobrecarregados.

Outro fator relevante é o custo judicial associado aos acidentes de trânsito. Grande parte desses eventos resultam em processos judiciais, especialmente quando envolvem responsabilidade civil do Estado pelo pagamento de indenizações às vítimas ou a seus familiares. Como revela novamente o estudo disponível na SciELO, esses processos impactam não só o orçamento público, como também o funcionamento do Judiciário, contribuindo para a morosidade e o acúmulo de demandas.

De acordo com dados da Seguradora Líder DPVAT (2016), foram pagas naquele ano 434.246 indenizações relacionadas a acidentes de trânsito, das quais 80% referem-se a casos de invalidez permanente, 13% a despesas médicas e 7% a óbitos. Conforme o relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) de 2015, o Brasil ocupava a terceira posição entre os países com maior número absoluto de mortes no trânsito, apresentando uma taxa de mortalidade de 23,4 por 100 mil habitantes. O Ministério da Saúde, por sua vez, registrou no mesmo ano 38.651 óbitos em acidentes viários, com 21,4% das vítimas sendo ciclistas e motociclistas, que são considerados os usuários mais vulneráveis das vias públicas.

A tentativa de mensurar o custo das vidas perdidas ou das sequelas permanentes geradas pelos acidentes é alvo de críticas de diversos estudiosos. Mishan (1971), Hauer (1994) e Mohan (2002), conforme citado no mesmo estudo da SciELO, questionam a legitimidade ética da monetização da vida humana e do

sofrimento das famílias, sobretudo pela dificuldade em atribuir valor à dor emocional, às perdas afetivas e às rupturas existenciais provocadas por essas tragédias.

Ainda assim, a realidade orçamentária impõe que esses custos sejam calculados para fins de planejamento e formulação de políticas públicas. No estado do Paraná, por exemplo, segundo a Redação Terra (2023), entre os anos de 2022 e 2023, 6.060 jovens entre 20 e 29 anos foram internados em hospitais públicos por lesões decorrentes de acidentes de trânsito, e 1.119 morreram em decorrência desses eventos. A situação afeta profundamente o sistema de saúde estadual e acarreta elevados custos públicos.

O mesmo levantamento aponta que, no período analisado, os gastos com internações apenas desse grupo etário totalizaram cerca de R\$ 10,2 milhões. Além disso, crianças e bebês também estão entre as vítimas, com 34 internações registradas de bebês com menos de um ano, 155 crianças entre 1 e 4 anos e 363 entre 5 e 9 anos, de acordo com dados do Sistema de Informação Hospitalar (SIH) citados pela Redação Terra (2023). Os dados de 2023 e 2024 ainda estão em fase de consolidação.

Em entrevista ao portal Terra, o secretário estadual de Saúde do Paraná, Beto Preto, afirmou que tais números ajudam a traçar um panorama do impacto da violência no trânsito sobre o SUS. Segundo ele, os acidentes representam um custo assistencial expressivo, causam sobrecarga pontual nos serviços e resultam em mortalidade precoce. Acrescentou ainda que, além das implicações financeiras, os acidentes geram incapacidades que afetam diretamente a qualidade de vida das vítimas (TERRA, 2023).

Segundo levantamento do Conselho Federal de Medicina (CFM), divulgado em 2019, a cada 60 minutos, pelo menos cinco pessoas perdem a vida em acidentes de trânsito no Brasil. Nos últimos dez anos, mais de 1,6 milhão de pessoas foram feridas, com impacto financeiro direto superior a R\$ 3 bilhões apenas para o SUS.

O mesmo estudo do CFM, com base em dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, identificou que, apenas em 2016, foram registrados 37.345 óbitos causados por acidentes de transporte terrestre. Apesar de ter sido o menor número de mortes do período de 2007 a 2016, algumas regiões especialmente o Nordeste e o Norte, apresentaram crescimento na taxa de mortalidade, evidenciando desigualdades regionais na prevenção e resposta aos acidentes.

Dentre os três elementos fundamentais que compõem o sistema de trânsito o veículo, a via e o ser humano são o último que exerce maior influência sobre a segurança. Bottesini (2010) argumenta que o ser humano é o único capaz de avaliar e adaptar-se às condições dos outros dois elementos, fazendo dele o principal agente de prevenção ou risco nas estradas e cidades.

Bottesini (2010) ainda distingue duas dimensões centrais do fator humano: o desempenho e o comportamento. O desempenho diz respeito ao conjunto de conhecimentos e habilidades do condutor.

2 O COMPORTAMENTO HUMANO E SUA INFLUÊNCIA NA SEGURANÇA DO TRÂNSITO

A segurança viária não depende apenas da engenharia das vias ou da eficácia das leis de trânsito, mas fundamentalmente da conduta dos motoristas. O fator humano, frequentemente negligenciado, é um dos principais responsáveis pelos altos índices de sinistros viários no Brasil. A forma como os condutores percebem e interagem com o ambiente de trânsito está diretamente ligada ao seu nível de responsabilidade, consciência e preparo emocional e físico. Dessa forma, o comportamento individual se torna uma variável decisiva para a prevenção ou a ocorrência de acidentes.

Neste capítulo, serão abordados os principais fatores comportamentais que influenciam negativamente a segurança nas vias brasileiras. Entre eles, destacam-se o uso de substâncias psicoativas, como álcool e drogas, o excesso de velocidade, a fadiga ao volante e as distrações que comprometem a atenção do condutor. Essas condutas, muitas vezes banalizadas no cotidiano, têm um impacto direto e mensurável nos índices de mortalidade e nos custos econômicos dos acidentes de trânsito, especialmente no que se refere à atuação do Sistema Único de Saúde. A seguir, detalha-se o primeiro desses fatores: o uso de drogas e álcool.

2.1 FATORES COMPORTAMENTAIS QUE CONTRIBUEM PARA OS ACIDENTES

A condução de veículos sob efeito de substâncias psicoativas configura uma das práticas mais perigosas no trânsito brasileiro, não apenas pela alteração das funções cognitivas, mas pela falsa sensação de segurança e controle que essas substâncias podem induzir no condutor. Além dos estimulantes utilizados por

motoristas profissionais em longas jornadas, outras drogas, como maconha, cocaína e medicamentos controlados, também estão associadas a comportamentos de risco nas vias. Essas substâncias afetam diretamente o julgamento, a coordenação motora e o tempo de reação, aumentando consideravelmente a probabilidade de acidentes graves. Embora o consumo de drogas e de álcool seja frequentemente analisado de forma separada, é importante destacar que muitos acidentes envolvem a combinação de ambas, o que potencializa os efeitos nocivos à condução segura. Diante disso, torna-se imprescindível abordar, de forma específica, o impacto do uso de álcool ao volante, uma das causas mais recorrentes de sinistros de trânsito com vítimas fatais.

2.1.1 Uso de álcool e drogas

A condução de veículos nas vias urbanas e rodoviárias exige do condutor um nível elevado de atenção, coordenação motora e discernimento. Trata-se de uma atividade complexa que depende da plena integridade das funções cognitivas e sensoriais. Nesse sentido, o uso de substâncias psicoativas, como drogas ilícitas, representa um fator crítico na elevação do risco de acidentes de trânsito. Uma das principais motivações para esse consumo está relacionada às condições laborais desfavoráveis enfrentadas por algumas categorias profissionais, como os caminhoneiros. Enfrentando jornadas exaustivas, prazos apertados e pressão por produtividade, muitos desses trabalhadores acabam recorrendo aos chamados “rebites”-substâncias estimulantes e ilícitas utilizadas com a finalidade de prolongar o estado de vigília durante longos percursos nas estradas brasileiras.

Esses estimulantes, embora com efeitos imediatos sobre o sono, comprometem seriamente as capacidades de julgamento, reflexo e tomada de decisão dos motoristas. A sensação de alerta induzida pelas drogas não representa um ganho real de desempenho, mas sim um falso estado de prontidão que mascara o esgotamento físico e mental. Como consequência, o condutor sob efeito dessas substâncias torna-se mais suscetível a comportamentos imprudentes e a decisões perigosas, aumentando substancialmente o risco de acidentes graves ou fatais. A condução em tais condições compromete não apenas a vida do próprio motorista, mas também a segurança de todos os usuários das vias públicas.

A legislação brasileira, por meio do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), estabelece punições rigorosas para condutores que forem flagrados dirigindo sob influência de substâncias psicoativas. De acordo com o artigo 165, a

infração é considerada gravíssima e acarreta multa no valor de R\$ 2.973,00, aplicação de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), além da suspensão do direito de dirigir por 12 meses e do recolhimento da habilitação. Tais medidas visam desestimular a prática e reforçar a responsabilidade penal dos motoristas, contudo, a eficácia dessas penalidades depende de sua efetiva fiscalização e aplicação.

O impacto do uso de drogas ao volante é ilustrado em casos notórios. Um exemplo marcante ocorreu em 2017, com o caminhoneiro Bruno Estevo, caso divulgado pelo jornal Balanço Geral de Florianópolis. Sob forte efeito de substâncias ilícitas, Bruno foi filmado em estado de completo descontrole emocional e comportamental, colocando-se para fora da janela de seu caminhão enquanto dirigia pelas ruas de Joinville (SC), após provocar um acidente na BR-101. Apesar de ter colidido com dois veículos, não houve vítimas fatais. Em entrevista, o condutor confessou ter consumido dois “rebites” antes de assumir o volante. Dados da Polícia Rodoviária Federal confirmam o agravamento do problema: em 2016, foram identificados 1.202 motoristas dirigindo sob efeito de álcool ou drogas; esse número subiu para 1.345 em 2017, conforme registros divulgados pelo site do Governo Federal.

Além das drogas ilícitas, o consumo de bebidas alcoólicas representa outro fator decisivo nos altos índices de mortalidade no trânsito. Conforme expõe Rodrigues (1996, p. 09), a embriaguez alcoólica se caracteriza como uma “perturbação psicológica mais ou menos intensa, provocada pela ingestão do álcool, que leva à total ou parcial incapacidade de entendimento ou violação”. O comprometimento das faculdades mentais do condutor torna a direção perigosa e imprevisível, aumentando consideravelmente o risco de sinistros.

Exemplo recente desse tipo de ocorrência foi reportado pela RIC TV, em 18 de julho de 2023, envolvendo um motorista de aplicativo de 34 anos. Após consumir bebidas alcoólicas, o condutor aceitou realizar uma corrida informal para levar um amigo até sua residência. Durante o trajeto, perdeu o controle do veículo, colidiu com uma mureta e, em seguida, com uma árvore. O passageiro, que não utilizava cinto de segurança, bateu a cabeça no para-brisa e faleceu no local. O episódio evidencia a combinação fatal entre álcool e direção, além da negligência com medidas básicas de segurança.

Em 2024, segundo informações divulgadas pelo site oficial do Governo Federal e pela Polícia Rodoviária Federal, foram contabilizados 3.855 acidentes de trânsito

atribuídos ao consumo de álcool. Esses episódios resultaram em 194 mortes e 3.109 pessoas feridas nas rodovias federais. Ao longo do mesmo ano, quase 4 mil motoristas foram detidos por embriaguez ao volante. Os dados confirmam que a condução sob efeito de álcool permanece como uma das práticas mais recorrentes e letais nas vias brasileiras.

Entre os casos que repercutiram nacionalmente, destaca-se o do estudante de medicina João Vitor de Vilela, ocorrido em 2025. O estudante, sob influência de álcool, atropelou a corredora Daniele Oliveira em Campo Grande, causando sua morte. Segundo o Campo Grande News (2025), foram encontradas latas de cerveja no interior do veículo, corroborando a suspeita de embriaguez. Além de Daniele, outra corredora que a acompanhava foi atingida, mas sobreviveu com ferimentos leves. Esse episódio provocou grande comoção pública e reacendeu o debate sobre a impunidade e a fiscalização insuficiente.

A direção sob efeito de substâncias psicoativas ou álcool é considerada uma das infrações mais perigosas e frequentes nas estatísticas de acidentes graves. Embora o Código de Trânsito Brasileiro preveja sanções severas, como multas elevadas, suspensão e apreensão da CNH, e até prisão em casos mais graves, a prática ainda é comum em muitas regiões do país. Essa persistência se deve, em grande parte, à fiscalização deficiente e à sensação de impunidade por parte dos motoristas.

Destaca-se a necessidade de compreender que os efeitos dessas substâncias alteram profundamente a capacidade de o condutor reagir a imprevistos, reduzir a velocidade em tempo hábil ou manter o controle do veículo. Além disso, os impactos dos acidentes tendem a ser mais severos quando o motorista está sob efeito de entorpecentes, aumentando as chances de colisões com múltiplas vítimas. A direção consciente e responsável é uma atitude essencial para a preservação da vida — tanto do condutor quanto dos demais que compartilham as vias públicas.

2.1.2 Excesso de velocidade

O excesso de velocidade constitui um dos principais fatores comportamentais relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito no Brasil. Esse comportamento compromete seriamente a segurança viária, pois reduz drasticamente o tempo de reação do condutor diante de imprevistos e diminui a eficácia dos sistemas de

segurança do veículo, como os freios e os mecanismos de estabilidade. Além disso, à medida que a velocidade aumenta, a distância necessária para a frenagem também se amplia, o que dificulta a capacidade do motorista de evitar colisões, sobretudo em áreas urbanas com tráfego intenso ou em rodovias com curvas acentuadas.

A imprudência associada ao excesso de velocidade reflete uma negligência deliberada às normas de circulação e ao bem-estar coletivo. Motoristas que optam por trafegar em velocidades acima do permitido frequentemente ignoram os riscos implicados, colocando suas próprias vidas e a de terceiros em perigo. Essa conduta é ainda mais perceptível entre condutores de veículos de alto desempenho, que muitas vezes se veem tentados a testar os limites do carro, priorizando a adrenalina em detrimento da segurança. Em situações climáticas adversas como chuva, neblina ou direção noturna, os riscos são agravados, pois a visibilidade é comprometida e o controle do veículo se torna ainda mais difícil.

O impacto dessa prática imprudente encontra respaldo em estudos internacionais. O Insurance Institute for Highway Safety, órgão norte-americano voltado à segurança no trânsito, divulgou dados que demonstram a gravidade da questão: nas duas primeiras décadas do crescimento acelerado da frota automotiva, o excesso de velocidade esteve diretamente associado a aproximadamente 33 mil mortes nos Estados Unidos, decorrentes da imprudência dos condutores (Unifor, 2023). Esses números refletem uma realidade que, embora estrangeira, dialoga com o contexto brasileiro, evidenciando que o problema é estrutural e exige intervenções sistêmicas.

A relação entre o excesso de velocidade e os custos sociais e humanos dos acidentes também pode ser observada no cotidiano de instituições de saúde, como o Instituto Doutor José Frota (IJF), no Ceará. Em 2018, o hospital registrou 12.965 internações de vítimas de acidentes de trânsito oriundas de diversas cidades do estado. O cirurgião responsável pelo atendimento das vítimas afirmou que “acidentes de trânsito são uma questão de saúde pública”, uma vez que a maioria dos atendidos são pessoas jovens, em plena capacidade produtiva, que passam a depender do amparo estatal em função de lesões incapacitantes (Unifor, 2023).

Entre os casos atendidos pelo IJF, muitos estão diretamente relacionados ao excesso de velocidade. Um exemplo marcante é o de J.Q., 27 anos, que relatou ter o hábito de dirigir a 80 ou 100 km/h. Em um trajeto rotineiro, subindo uma serra, colidiu com outro veículo ao fazer uma curva, resultando na fratura de três costelas e uma

fratura exposta na perna. Segundo ele, “se tivesse sido de frente, eu não estaria nem aqui hoje”. O relato reforça como a alta velocidade aumenta não só a probabilidade de acidentes, mas também a gravidade dos ferimentos. J.Q. ainda menciona que a curva onde o acidente ocorreu é palco frequente de mortes, revelando um problema recorrente e conhecido pela comunidade local (Unifor, 2023).

No Brasil, o excesso de velocidade é uma das infrações mais comuns e perigosas, contribuindo de forma significativa para os altos índices de mortalidade no trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro estabelece limites de velocidade específicos para diferentes tipos de via, mas, na prática, muitos motoristas os ignoram, especialmente em trechos onde a fiscalização é ineficiente ou inexistente. Em rodovias menos patrulhadas, é comum a ocorrência de ultrapassagens perigosas e a condução em velocidades excessivas, sem o receio de punições imediatas.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, cerca de 57% dos acidentes com mortes registrados nas rodovias federais brasileiras estão relacionados à imprudência dos condutores. Dentre essas ocorrências, o excesso de velocidade e as ultrapassagens indevidas despontam como os principais fatores. Essa estatística demonstra como muitos motoristas continuam ignorando os limites legais de circulação, sobretudo em locais com pouca presença de fiscalização ou infraestrutura deficiente, o que contribui para a impunidade e perpetuação dos comportamentos de risco.

Ainda que os órgãos responsáveis tenham intensificado as operações de fiscalização, como as blitzes promovidas pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), os dados indicam que boa parte dos condutores mantém seus hábitos imprudentes. Há uma percepção generalizada de impunidade, o que alimenta a reincidência dessas práticas. O DENATRAN revelou que, somente em 2023, a instalação de radares eletrônicos em diversos estados resultou em mais de 11 milhões de infrações por excesso de velocidade, confirmando a dimensão do problema e sua persistência.

Esse comportamento reiterado não apenas compromete a segurança coletiva, como também impõe elevados custos ao Sistema Único de Saúde (SUS), responsável pelo atendimento de milhares de vítimas de acidentes viários. A letalidade do trânsito, impulsionada por infrações como o excesso de velocidade, sobrecarrega os hospitais públicos, consome recursos que poderiam ser direcionados a outras áreas da saúde e aprofunda as desigualdades sociais. Diante desse panorama, é imprescindível que

as autoridades intensifiquem não apenas a fiscalização, mas também as políticas de educação no trânsito, promovendo uma mudança cultural no modo como os brasileiros encaram a direção e o respeito à vida.

2.1.3 Distração ao volante e o cansaço do condutor

O cansaço é um dos mais relevantes fatores comportamentais de risco relacionados à direção veicular e, embora frequentemente subestimado, tem uma influência direta na ocorrência de acidentes de trânsito. Em muitos casos, sua importância é negligenciada tanto por condutores quanto por autoridades, mas os dados estatísticos revelam que ele está fortemente associado à mortalidade nas estradas brasileiras. A exaustão física e mental reduz a capacidade do motorista de responder com agilidade a situações inesperadas, comprometendo não apenas a segurança do próprio condutor, mas também a de todos que compartilham o espaço viário.

A fadiga ao volante, também conhecida como sonolência ou exaustão, ocorre quando o motorista insiste em continuar dirigindo mesmo não estando em plena posse de suas capacidades físicas e cognitivas. Trata-se de um comportamento arriscado que compromete a concentração, afeta o tempo de reação e torna o condutor mais suscetível a cometer erros graves. Muitas vezes, mesmo ciente de sua condição debilitada, o motorista opta por seguir viagem, ignorando os riscos que isso representa tanto para si quanto para os demais.

A gravidade do problema foi destacada na cartilha “Cansaço Mata”, elaborada por uma parceria entre a Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF), a Fecombustíveis, a Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam) e a ONG Trânsito Amigo. Segundo os dados apresentados nesse documento, aproximadamente 20% dos acidentes de trânsito têm como causa o cansaço do condutor, sendo que 30% dessas ocorrências resultam em mortes de motoristas ou passageiros (ABCAM, 2023). Esses números refletem a urgência em reconhecer e enfrentar a fadiga como um fator crítico de risco.

Em complemento, uma pesquisa da Sécurité Routière — órgão francês especializado em segurança viária — indica que um em cada três acidentes fatais nas rodovias está diretamente relacionado à sonolência ao volante. No caso específico de caminhoneiros, os números são ainda mais alarmantes: 42% afirmam continuar

dirigindo mesmo sentindo-se cansados, e 28% admitem dormir menos de seis horas por noite. O estudo alerta que, após duas horas de direção contínua, o condutor já começa a apresentar perda de reflexos; após quatro horas, os efeitos se assemelham ao de uma pessoa embriagada (Securité Routière, 2023).

A Administração Nacional de Segurança no Tráfego nas Rodovias dos Estados Unidos (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA) também reconhece o problema. Em 2017, foram registrados cerca de 91 mil acidentes causados por motoristas sonolentos naquele país, resultando em mais de 50 mil feridos e pelo menos 800 mortes. O órgão observa que a fadiga tem efeitos semelhantes ao consumo de álcool, especialmente quando os dois fatores se combinam. Ambos podem induzir as chamadas "microsonecas", momentos breves e involuntários de sono que duram apenas alguns segundos, mas que são suficientes para causar acidentes graves (NHTSA, 2017).

Além das questões fisiológicas, o cansaço compromete o funcionamento do sistema nervoso central, afetando diretamente a percepção sensorial, a coordenação motora e o campo visual do condutor. A capacidade de tomar decisões rápidas fundamental para uma direção segura. Muitas vezes, o motorista se encontra em estado de alerta mínimo, conseguindo manter o veículo em movimento, mas sem plenas condições de interpretar as informações da via ou reagir adequadamente a imprevistos.

Mesmo quando ainda é possível manter os olhos abertos, a atenção pode estar profundamente comprometida. A fadiga pode ser causada não apenas pela falta de sono, mas também por jornadas prolongadas de trabalho, interrupção do ciclo circadiano ou estresse acumulado. Um motorista cansado tende a cometer erros sutis, como esquecer de sinalizar uma mudança de faixa, não perceber alterações no trânsito ou interpretar mal os sinais de tráfego — ações que colocam em risco a segurança de todos. Esses comportamentos infringem os princípios de direção segura estabelecidos pela Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

A distração ao volante é outro fator comportamental que contribui de forma expressiva para a sinistralidade no trânsito. Essa distração pode ter várias origens: o uso de celulares, conversas com passageiros, manipulação de aparelhos eletrônicos, distrações internas como pensamentos excessivos, ou ainda preocupações pessoais que afastam a atenção do ato de dirigir. Embora a direção exija atenção plena, muitos condutores subestimam os riscos associados à perda momentânea de foco.

O uso de celulares, em especial, representa uma das mais perigosas formas de distração. Mesmo que o motorista olhe para a tela por apenas alguns segundos, esse breve intervalo pode ser suficiente para que o veículo percorra uma distância significativa sem qualquer controle real do condutor. Durante esse tempo, ele pode não perceber a aproximação de outro veículo, a presença de pedestres ou a sinalização da via. As distrações comprometem diretamente o tempo de reação e a capacidade de julgamento, fatores essenciais para prevenir colisões e atropelamentos.

Além do uso de celulares, o excesso de confiança também pode gerar comportamentos de risco. Muitos motoristas acreditam que são capazes de realizar múltiplas tarefas ao mesmo tempo, como dirigir e conversar, comer, ajustar o som do carro ou programar o GPS. Essa autoconfiança ilusória aumenta a exposição ao risco e, muitas vezes, leva à negligência dos perigos reais que envolvem tais atitudes. Embora campanhas educativas sobre os perigos da distração tenham se intensificado nos últimos anos, é essencial que cada condutor assuma a responsabilidade individual de manter o foco total na direção.

A distração ao volante é uma das principais causas de acidentes atualmente, sendo responsável por milhares de mortes todos os anos. A simples mudança de atenção para atividades paralelas compromete a segurança do trânsito de maneira contundente. Dirigir requer concentração constante, e qualquer desvio — mesmo que momentâneo — pode ser suficiente para desencadear um acidente de grandes proporções. É importante destacar que, diferentemente de outros fatores, a distração muitas vezes é percebida como algo banal, o que a torna ainda mais perigosa.

Segundo Soares (2023), em artigo publicado no Clob Blog, as distrações ao volante podem ser classificadas em três grandes categorias: visual, auditiva e física (ou biomecânica). A distração visual ocorre quando os olhos do condutor não estão voltados para a via; ela pode ser provocada por objetos no interior do veículo, manuseio de dispositivos eletrônicos ou simplesmente por não manter os olhos na estrada. Esse tipo de distração reduz drasticamente a capacidade de antecipar perigos ou reagir a situações inesperadas.

A distração auditiva, por sua vez, ocorre quando a atenção do condutor é desviada por sons alheios à direção, como música alta, notificações de aplicativos, chamadas telefônicas ou conversas intensas com passageiros. Embora menos visível,

esse tipo de distração interfere na capacidade do cérebro de processar estímulos relacionados à condução, reduzindo a eficácia do julgamento e da tomada de decisão.

Há a distração física ou biomecânica, caracterizada por ações em que o motorista retira uma ou ambas as mãos do volante para realizar outras tarefas, como atender ao celular, ajustar o cinto de segurança ou segurar alimentos. Essa prática compromete o controle do veículo e aumenta significativamente o risco de acidentes. Ainda há a distração cognitiva, que é especialmente perigosa: nela, o condutor perde o foco mental, seja ao conversar com alguém, acessar rotas no GPS ou simplesmente se perder em seus próprios pensamentos — tudo isso reduz seu tempo de reação e sua capacidade de interpretar corretamente os estímulos da via (Soares, 2023).

Portanto, tanto o cansaço quanto a distração ao volante são fatores humanos altamente perigosos, que afetam diretamente a segurança no trânsito e a integridade física dos usuários das vias. O reconhecimento dessas condutas como problemas de saúde pública e de segurança viária é fundamental para o desenvolvimento de políticas preventivas eficazes, campanhas educativas mais assertivas e fiscalização constante. A transformação desse cenário exige não apenas legislação adequada, mas também uma mudança cultural profunda quanto à responsabilidade e à consciência no trânsito.

3 A RESPONSABILIDADE PENAL NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

A responsabilização penal em acidentes de trânsito é um dos temas do Direito Penal contemporâneo. A dificuldade em diferenciar culpa consciente de dolo eventual, bem como a tendência da jurisprudência a oscilar entre essas duas categorias, evidencia a necessidade de um debate mais aprofundado sobre os critérios que orientam as decisões judiciais. O trânsito, enquanto espaço cotidiano e dinâmico, tornou-se palco de inúmeras tragédias que exigem respostas jurídicas à altura da gravidade dos fatos.

A análise da responsabilidade penal nos acidentes automobilísticos exige não apenas conhecimento técnico, mas também sensibilidade diante do sofrimento das vítimas e de suas famílias. Neste contexto, o presente capítulo se dedica a examinar as principais discussões doutrinárias e jurisprudenciais sobre a atuação do Judiciário nos casos de homicídio no trânsito. A partir da teoria do dolo e sua aplicação prática, será possível compreender a complexidade envolvida na imputação penal e os impactos sociais que decorrem da escolha entre tratar um crime como culposos ou doloso. O ponto de partida dessa análise será a discussão teórica sobre o dolo, suas espécies e implicações na seara penal.

3.1 HOMICÍDIO NO TRÂNSITO E A ADOÇÃO DO DOLO EVENTUAL NA ATUAÇÃO DO JUDICIÁRIO

A responsabilização penal nos crimes de trânsito suscita debates relevantes no campo do Direito, especialmente quando se busca diferenciar condutas culposas daquelas dolosas. A análise do comportamento do agente, antes e durante a condução do veículo, é fundamental para determinar a forma de imputação penal e a pena correspondente. Essa discussão torna-se ainda mais complexa diante da elevada quantidade de acidentes fatais causados por motoristas que assumem comportamentos de risco, como dirigir sob efeito de álcool ou em velocidade excessiva, mas que, muitas vezes, são enquadrados como autores de crimes culposos.

3.1.1 Teoria sobre o Dolo, suas espécies e aplicação no Trânsito

A análise sobre o dolo eventual nos crimes de trânsito exige uma compreensão rigorosa do conceito de dolo, conforme delineado pela doutrina penal. Trata-se de um tema que desafia tanto a teoria quanto a prática jurídica, especialmente pela dificuldade de identificação e diferenciação entre as formas de dolo e culpa nos casos concretos. Em acidentes de trânsito com resultado morte, essa discussão ganha contornos ainda mais delicados, tendo em vista a repercussão social e a busca por uma responsabilização penal que reflita, de fato, a gravidade da conduta. A compreensão técnica do dolo, portanto, é ponto de partida imprescindível para que se possa aplicar corretamente o direito penal no âmbito da criminalidade viária.

Guilherme de Souza Nucci (1999, p. 45), doutrinador brasileiro, define o dolo como “a vontade consciente de realizar a conduta típica, assumindo o risco de produzir o resultado”. Nesse sentido, o dolo eventual ocorre quando o agente, embora não deseje diretamente o resultado, assume o risco de produzi-lo. É essa assunção do risco que distingue o dolo eventual da culpa consciente. Para Nucci, enquanto no dolo eventual o agente demonstra indiferença ou aceitação quanto à produção do resultado lesivo, na culpa consciente há uma expectativa otimista de que o resultado não se concretizará, ainda que o agente tenha previsto sua possibilidade.

Essa diferenciação é fundamental para que o sistema penal responda de maneira adequada aos comportamentos perigosos no trânsito. O dolo eventual pressupõe, além da previsão do resultado, uma postura de desprezo ou resignação em relação à sua possível ocorrência. A culpa consciente, por outro lado, está amparada por uma confiança de que tudo sairá conforme o esperado, mesmo diante da consciência dos riscos. No contexto do trânsito, a identificação desses elementos passa a ser tarefa complexa, porém essencial, para a correta tipificação penal da conduta do motorista envolvido.

A doutrina majoritária indica que o dolo eventual é caracterizado por três elementos principais: a previsão do resultado, a possibilidade concreta de sua ocorrência, e a aceitação ou indiferença diante da sua eventual produção. Tais critérios vêm sendo utilizados para interpretar condutas que extrapolam a mera imprudência. Assim, casos em que o condutor ingere bebidas alcoólicas, participa de "rachas" e dirige em altíssima velocidade, mesmo em áreas residenciais ou movimentadas, revelam um desprezo pelo bem jurídico tutelado, a vida humana. Essas atitudes

demonstram que o agente, embora não deseje diretamente o resultado, está plenamente consciente dos riscos e os aceita.

Nesse cenário, o crime de homicídio praticado na condução de veículo automotor, previsto no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), geralmente é tratado como culposo, ou seja, sem a intenção de matar. No entanto, quando a conduta do motorista revela uma violação deliberada e consciente dos deveres objetivos de cuidado, como nos casos de direção sob efeito de substâncias psicoativas ou em competições ilegais, é possível o reconhecimento do dolo eventual. Essa qualificação transforma o tratamento jurídico do caso, permitindo que o agente seja processado pelo artigo 121 do Código Penal, o que acarreta, entre outras consequências, a competência do Tribunal do Júri para julgamento do crime.

A importância de reconhecer o dolo eventual nos crimes de trânsito está em garantir uma resposta penal proporcional à gravidade da conduta e à extensão do dano causado. A atribuição de culpa em casos manifestamente dolosos enfraquece a função preventiva e pedagógica do Direito Penal, além de frustrar as expectativas sociais de justiça.

Segundo o Professor Cezar Roberto Bitencourt (2012, p. 354):

haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas aceitá-la como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado (art. 18, I, in fine, do CP).

No que toca ao conceito de culpa consciente, explica o mesmo Professor (2012, p. 374), que “há culpa consciente, também chamada culpa com previsão, quando o agente conhece a perigosidade da sua conduta, representa a produção do resultado típico como possível (previsibilidade), mas age deixando de observar a diligência a que estava obrigado, porque confiava convictamente que ele não ocorrerá.

No que concerne aos cenários dos acidentes de trânsito, essa distinção adquire uma importância ainda mais significativa, devido as consequências de a decisão no judiciário ser interposta de forma equivocada é o que se traduz dúvidas e questionamentos nas doutrinas. O dolo eventual e a culpa consciente são conceitos fundamentais na esfera penal, quando se trata do tema acidentes de trânsito e conseqüentemente o homicídio sendo ele culposo, recorrente essas duas modalidades configura o grau de pena a ser imposta o acusado do crime, dependendo a ser analisado o risco e a intenção do agente na hora do crime, e qual o resultado pretendido. Tendo como critério o código penal, o código de trânsito brasileiro promulgado em 1997, se contradiz no judiciário a aplicabilidade de cada critério nos julgamentos, tendo como primordial o entendimento de cada magistrado para

aplicação do réu ao crime que fora cometido, essa distinção jurisprudencial acerca dessa aplicabilidade não somente implica aspectos jurídicos, bem como também impermeia lacunas à legislação vigente quanto a aplicação de pena aos acusados.

Dentro do escopo do Direito Penal, estabelece-se como regra basilar que a responsabilização criminal deve estar ancorada na existência de dolo por parte do agente. Na inexistência de dolo, cabe a análise da culpa, desde que esteja devidamente prevista em lei como hipótese de punibilidade. Em casos excepcionais, o ordenamento jurídico admite a chamada responsabilidade penal objetiva, na qual a imputação decorre unicamente da prática voluntária do ato, independentemente da presença de dolo ou culpa no momento da ação. Um exemplo notório é a embriaguez voluntária, prevista no artigo 28, inciso II, do Código Penal. Como bem explica Nucci (2010, p. 85), trata-se de uma situação em que o legislador, diante da periculosidade do comportamento, optou por afastar a exigência subjetiva da imputação penal, admitindo a punição com base apenas na conduta voluntária.

A esse respeito, o princípio da culpabilidade, ainda que não esteja expresso de forma literal no texto constitucional, é considerado um dos pilares do Estado Democrático de Direito e encontra respaldo implícito na Constituição Federal. Nucci (2010, p. 85) ressalta que a aplicação da pena criminal, enquanto expressão máxima do poder punitivo estatal, não pode ser fundamentada unicamente no nexo causal entre a conduta e o resultado, sem que haja vontade ou previsibilidade por parte do agente. Admitir tal hipótese significaria legitimar uma intervenção desmedida do Estado sobre as liberdades individuais, rompendo com os fundamentos do Direito Penal garantista e abrindo espaço para abusos incompatíveis com um regime democrático.

Nucci, em sua obra doutrinária, apresenta distintas concepções de dolo a partir de diferentes correntes teóricas. Na perspectiva finalista, o dolo é compreendido como a vontade consciente de realizar a conduta típica, sendo denominado dolo natural. Sob o enfoque causalista, assume-se uma visão normativa, em que o dolo inclui a consciência da ilicitude da conduta. Já na abordagem axiológica, o dolo se caracteriza pela vontade consciente de praticar o fato típico, associada à compreensão do desvalor da ação. Nucci também diferencia o dolo genérico do dolo específico: o primeiro diz respeito à simples intenção de realizar o tipo penal, enquanto o segundo

exige, além da prática da conduta, a presença de uma finalidade especial, como nos crimes que exigem um elemento subjetivo específico do tipo.

A jurisprudência brasileira no que se diz a respeito do reconhecimento da existência de dolo eventual em condutas no trânsito anteriormente tratadas como mera culpa consciente, evoluiu. Esse movimento se justifica diante da ampla divulgação, por meio de campanhas educativas, sobre os riscos de se dirigir sob efeito de álcool ou de adotar comportamentos flagrantemente imprudentes ao volante. Com isso, reforça-se a ideia de que o agente, ao optar por tais condutas, assume conscientemente o risco de produzir um resultado lesivo, o que justifica sua responsabilização penal sob a ótica do dolo eventual.

Bitencourt (2012, p. 354) reforça que “haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas aceitá-la como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado”, conforme previsto no art. 18, inciso I, parte final, do Código Penal. Essa aceitação do risco diferencia-se da simples previsão, característica da culpa consciente, sendo crucial para a correta tipificação da conduta. A doutrina, contudo, ainda se divide quanto à frequência e aos critérios para aplicação do dolo eventual em acidentes de trânsito, especialmente quando envolve morte. A jurisprudência tem oscilado, ora reconhecendo a imprudência como culpa consciente, ora como dolo eventual, a depender da gravidade das circunstâncias e da conduta demonstrada pelo agente.

Dessa forma, mesmo diante do conhecimento generalizado sobre os perigos da conduta, se o motorista continua a dirigir de forma temerária em alta velocidade, embriagado ou desrespeitando normas básicas de circulação, revela-se um claro desprezo pela segurança alheia. Essa postura demonstra a aceitação do risco, permitindo que sua conduta seja enquadrada como dolosa, a depender do caso concreto. A jurisprudência, ao reconhecer essa realidade, contribui para uma aplicação mais justa e proporcional do Direito Penal, garantindo que comportamentos altamente reprováveis recebam o devido enquadramento jurídico e não sejam tratados de forma branda como meros atos culposos.

A conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade ético-jurídica, participa com os veículos automotor, disputa automobilística realizada em plena via pública, neste desenvolvendo velocidade exagerada, além de ensejar a possibilidade de justifica a especial exasperação da pena, peça necessidade de o Estado responder grave e

energicamente a altitude de quem, em assim agindo, comete os delitos de homicídio doloso e de lesões corporais (Nucci, 2010, p. 75)

A diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente é, sem dúvida, uma das questões mais complexas no campo do Direito Penal, especialmente quando se trata de crimes de trânsito. Conforme destaca Nucci (2010, p. 75), a linha que separa essas duas figuras é extremamente tênue, pois em ambas há a previsão do resultado pelo agente. No entanto, a distinção crucial está na atitude interna diante dessa previsão: no dolo eventual, o agente admite a possibilidade de o resultado ocorrer e, mesmo assim, segue com sua conduta; na culpa consciente, ele acredita sinceramente que poderá evitar o resultado. No contexto da condução veicular, muitos juristas sustentam que, geralmente, prevalece a culpa consciente, partindo do pressuposto de que o motorista não acredita estar agindo de maneira a causar um mal tão grave. Entretanto, como bem observa Nucci (2010), essa avaliação depende fundamentalmente do caso concreto e das circunstâncias que o envolvem, sendo utópico pretender provas absolutas sobre o que se passava na mente do condutor no momento da infração.

Complementando essa perspectiva, Bitencourt (2012, p. 374) afirma que a culpa consciente, também chamada de culpa com previsão, ocorre quando o agente tem plena ciência da periculosidade de sua conduta e prevê a possibilidade do resultado danoso, mas, de forma negligente, acredita convictamente que ele não ocorrerá. Trata-se de um comportamento que, embora não deseje o resultado, ignora os riscos evidentes e deixa de agir com a diligência exigida pela situação. Esse entendimento reforça a complexidade da análise subjetiva nos crimes de trânsito, pois, muitas vezes, a fronteira entre a negligência confiante e a aceitação do risco é extremamente sutil, e cabe ao julgador avaliar, à luz das provas dos autos, qual foi a real postura do agente diante da conduta realizada.

Essa distinção ganha contornos ainda mais relevantes quando transposta para o cenário dos acidentes de trânsito, em especial nos casos de homicídio. A natureza da pena a ser imposta ao acusado dependerá diretamente da qualificação da conduta como resultado de culpa consciente ou dolo eventual. Embora o Código Penal (Decreto-Lei nº 2.848/1940) estabeleça os fundamentos gerais dessas figuras, sua aplicação nos casos de trânsito ainda enfrenta desafios interpretativos significativos. A redação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), embora mais recente, não resolve completamente o problema, o que leva a uma considerável margem de discricionariedade na atuação judicial. Desse modo, a sentença pode variar

substancialmente conforme o entendimento individual do magistrado, o que evidencia uma lacuna normativa e uma fragilidade na uniformização da jurisprudência.

A ausência de parâmetros objetivos no Código Penal para distinguir claramente dolo eventual e culpa consciente nos crimes de trânsito faz com que o juiz se valha do princípio da livre convicção motivada, decidindo com base nos elementos concretos do processo e em seu entendimento doutrinário. Isso contribui para um panorama jurisprudencial instável, em que decisões semelhantes podem ter desfechos distintos. A consequência prática dessa imprecisão legal é a insegurança jurídica, tanto para os acusados quanto para as vítimas e seus familiares. Em casos de acidentes fatais, o reconhecimento do dolo eventual pode levar o réu ao julgamento pelo Tribunal do Júri, enquanto a classificação da culpa consciente o mantém na esfera dos crimes culposos, com penas consideravelmente mais brandas.

Consequentemente, esse quesito traz outro importante tema, o perdão judicial, de acordo com o código penal brasileiro, nos ditames do artigo 121, § 5º, Art. 129, § 8º, Art. 140, § 1º, I e II, permite que o magistrado nesses casos listados no ordenamento jurídico recorra a causa de extinção da punibilidade prevista no Código Penal – o perdão judicial, esse ato é unilateral, logo com a decisão do juiz, independentemente da aceitação do réu preenchidos os requisitos legais será aplicado o perdão judicial como causa de extinção de punibilidade. A doutrina de Rogério Greco, exemplifica que as doutrinas majoritárias, são a favor do perdão judicial nos acidentes de trânsito, mesmo que embora há outras condições sobre esse tema, pois quando o acidente de trânsito é cometido como homicídio culposos deve ser aplicado o perdão judicial, mas a situação que acometeu para o acidente foi deveras ser analisado como homicídio culposos ou como culpa consciente.

Nesse cenário, Luiz Flávio Gomes, Damásio de Jesus e Maurício Antônio Ribeiro Lopes também se posicionam favorável à aplicação do perdão judicial referenciado nos arts. 302 e 303 do Código de Trânsito brasileiro. (GRECO p. 797. 2015)

Em sentido contrário, Rui Stoco, sob o argumento de que "o § 511 do art. 121 do Código Penal contém disposição assemelhada, com o mesmo objetivo, cabendo, então, indagar se essa hipótese de perdão judicial se aplica ao homicídio culposos ou lesão corporal culposa decorrente de acidente de trânsito. Cabe ressaltar que o art. 291 desse Estatuto mandou aplicar aos crimes cometidos na direção de

veículo automotores o Código Penal, o Código de Processo Penal e a Lei nº 9.099/95. Contudo, restringiu essa aplicação às normas gerais do Código Penal, de modo que apenas a Parte Geral deste Código é que se aplica subsidiariamente. E então estamos diante de absurda injustiça ou desajuste legal, na medida em que o ordenamento jurídico. (GRECO p. 797. 2015)

Embora não concordemos com o veto presidencial, pois entendemos que as hipóteses que possibilitam a aplicação deverão estar expressas, ou seja, deverá haver previsão legal em cada tipo penal em que seja permitido, pela lei, o perdão judicial, acreditamos, junto com a corrente majoritária, ser possível, por questões de política criminal, a aplicação do perdão judicial aos arts. 302 e 303 do Código de Trânsito brasileiro. Isso porque não seria razoável entender que, embora as razões que fizeram inserir o perdão judicial para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa foram, sem dúvida, o elevado número de acidentes de trânsito, agora que foram criadas infrações penais específicas para o trânsito, o perdão judicial não fosse aplicado. Assim, mesmo correndo o risco de se abrir uma porta para outras infrações penais, excepcionando-se a regra contida no inciso IX do art. 107 do Código Penal, somos pela possibilidade de aplicação do perdão judicial aos delitos tipificados nos arts. 302 e 303 do Código de Trânsito brasileiro. (GRECO p. 798. 2015)

Nesse sentido, (Greco 2015), aponta que parte da doutrina majoritária defende a aplicação do perdão judicial nos casos de homicídio culposo decorrente de acidentes de trânsito. Entretanto, esse posicionamento deve ser analisado com cautela, considerando a complexidade das circunstâncias de cada caso. Ainda que se trate de crime culposo, é necessário averiguar se, de fato, houve apenas imprudência ou se a conduta ultrapassou os limites da culpa e ingressou no campo do dolo eventual. A aplicação indiscriminada do perdão judicial pode fragilizar a função pedagógica e retributiva do Direito Penal.

As diversas contradições nas decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e dos Tribunais de Justiça Estaduais sobre a aplicação do dolo eventual e da culpa consciente geram sérios prejuízos tanto para as vítimas quanto para os réus, afetando diretamente a precisão das sentenças. O Código Penal brasileiro permite a aplicação do dolo eventual em casos de direção sob efeito de álcool, mas a divergência nas interpretações da jurisprudência cria uma insegurança jurídica que impede a efetividade da punição adequada. Um exemplo disso pode ser visto na decisão da 2ª

Câmara Criminal de São José do Rio Preto, em que o Desembargador Amable Lopez Soto, ao citar a jurisprudência do STJ, argumentou que apenas o fato de beber e dirigir não é suficiente para caracterizar o dolo eventual.

STJ: HABEAS CORPUS. HOMICÍDIO SIMPLES NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DECISÃO DE DESCLASSIFICAÇÃO REFORMADA PELO TRIBUNAL A QUO. AUSÊNCIA DE PROVA INCONTESTÁVEL DA EMBRIAGUEZ E DE OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS EXCEDENTES AO TIPO. ORDEM CONCEDIDA 1. É possível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual na conduta do autor, desde que se justifique tal excepcional conclusão com base em circunstâncias fáticas que, subjacentes ao comportamento delitivo, indiquem haver o agente previsto o resultado morte e a ele anuído. 2. Contudo, o que normalmente acontece, nas situações em que o investigado descumpra regras de conduta do trânsito viário, é concluir-se pela ausência do dever de cuidado objetivo, elemento caracterizador da culpa (*stricto sensu*), sob uma de suas três possíveis modalidades: a imprudência (falta de cautela e zelo na conduta), a negligência (desinteresse, descuido, desatenção no agir) e a imperícia (inabilidade, prática ou teórica, para o agir). 3. Nem sempre, é certo, essa falta de observância de certos cuidados configura tão somente uma conduta culposa. Há situações em que, claramente, o comportamento contrário ao Direito traduz, em verdade, uma tácita anuência a um resultado não desejado, mas supostamente previsto e aceito, como por exemplo nos casos de "racha".

Essa posição contrasta como as decisões de outras câmaras e turmas recursais em diferentes regiões do país, que aplicam o dolo eventual de forma mais abrangente. Essas contradições prejudicam a busca pela justiça, criando um cenário em que as vítimas podem não obter a reparação devida e os réus podem ser punidos de forma desproporcional ou imprecisa, prejudicando o equilíbrio necessário na aplicação da lei. A falta de uma posição uniforme sobre o tema enfraquece a eficácia do sistema judiciário, que deveria ser claro e coerente para assegurar uma justiça justa e igualitária.

3.1.2 Interpretação Judicial do Dolo Eventual em Decisões

A interpretação do dolo eventual no Direito Penal brasileiro tem sido objeto de intensos debates doutrinários e jurisprudenciais, sobretudo em sua aplicação aos crimes de trânsito. A presente subseção, desenvolvida com base em decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), explora a evolução dessa discussão no cenário jurídico nacional. O desafio está em identificar, nas condutas praticadas por motoristas que resultam em mortes ou lesões graves, os elementos que configuram a assunção

do risco pelo agente, o que transforma uma infração culposa em dolosa, com implicações diretas na pena e na competência do julgamento.

De maneira geral, o dolo eventual ocorre quando o agente, embora não deseje diretamente o resultado, prevê sua possibilidade e, mesmo assim, prossegue em sua conduta, assumindo o risco de produzi-lo. Em outras palavras, há uma indiferença em relação às possíveis consequências de sua ação. Esse tipo de dolo tem sido cada vez mais reconhecido no âmbito dos crimes de trânsito, especialmente quando o condutor age com imprudência extrema, como ao dirigir em altíssima velocidade, participar de “rachas” ou operar o veículo sob efeito de substâncias psicoativas. Nessas situações, embora a intenção direta de matar não esteja presente, o desprezo pela vida alheia se revela evidente.

A Lei nº 13.546/2017 alterou dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro ao aumentar as penas para homicídios e lesões corporais causados por condutores embriagados ou sob o efeito de drogas. Essa alteração legislativa, embora relevante, não extinguiu a possibilidade de se reconhecer o dolo eventual em tais casos. Pelo contrário, ampliou o debate sobre a desclassificação de homicídios dolosos para culposos em situações de imprudência qualificada, suscitando divergências quanto à interpretação e aplicação dos dispositivos legais frente à realidade concreta dos fatos.

Nesse contexto, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem caminhado no sentido de manter a possibilidade de reconhecimento do dolo eventual em crimes de trânsito, mesmo após a reforma legislativa. Conforme apontam diversas decisões, o entendimento dominante é de que a combinação de fatores como alta velocidade, ingestão de álcool, desrespeito às regras de circulação e fuga do local do crime demonstram uma atitude de indiferença do agente em relação ao resultado fatal. Essas circunstâncias evidenciam que o condutor não apenas previu o risco, como também o assumiu, o que permite o enquadramento jurídico do dolo eventual (STJ, 2021).

Um exemplo marcante da posição do STJ sobre o tema é o julgamento do Recurso Especial nº 1.829.601, no qual a Sexta Turma enfrentou a compatibilidade entre o dolo eventual e a qualificadora do meio cruel em um caso de homicídio no trânsito. O réu, ao dirigir uma caminhonete sem possuir habilitação, atropelou um pedestre que tinha prioridade de passagem e, em vez de prestar socorro, fugiu em alta velocidade, arrastando a vítima por cerca de 500 metros. O Tribunal de Justiça do Paraná reconheceu que o condutor agiu com dolo eventual, pois, ao fugir, assumiu

conscientemente o risco de provocar a morte da vítima, conduta que se agravou pelo fato de não interromper sua ação mesmo diante da situação.

No STJ, o Ministro Nefi Cordeiro, relator do caso, confirmou a decisão do tribunal de origem, entendendo que a qualificadora do meio cruel era plenamente compatível com o dolo eventual. Segundo o relator, o dolo eventual estava relacionado à decisão do réu de continuar dirigindo após o atropelamento, assumindo o risco de matar, enquanto o meio cruel se referia ao modo brutal como a morte ocorreu, ou seja, a vítima foi arrastada por longa distância, presa às ferragens do veículo, sem qualquer tentativa de socorro. A coexistência dessas duas figuras jurídicas foi considerada legítima, já que se referem a aspectos distintos do crime: a vontade de assumir o risco e a crueldade na execução do ato (REsp 1.829.601/STJ).

Essa decisão representa um marco importante na jurisprudência brasileira ao consolidar o entendimento de que a responsabilização penal por dolo eventual pode ser aplicada com maior rigor em crimes de trânsito, especialmente quando acompanhados de circunstâncias agravantes. O reconhecimento da qualificadora do meio cruel não exclui o dolo eventual, mas, ao contrário, reforça a gravidade da conduta do agente e a necessidade de uma resposta penal compatível com a brutalidade do fato.

O posicionamento do STJ nesse caso reflete uma evolução no tratamento das infrações graves no trânsito, evidenciando que a análise da conduta do agente não pode se limitar à ausência de intenção direta. É preciso considerar a sua postura diante do risco previsível e a persistência na conduta perigosa, ainda que os alertas para cessar a ação estejam presentes. O dolo eventual, nesse sentido, representa um avanço na responsabilização de comportamentos que, embora não sejam premeditados, demonstram absoluto desprezo pela vida humana.

Ademais, esse entendimento jurisprudencial contribui para reforçar a função preventiva e simbólica do Direito Penal, mostrando à sociedade que condutas gravíssimas no trânsito não podem ser toleradas como meros descuidos. Ao reconhecer a existência de dolo eventual nesses casos, o Judiciário fortalece a proteção da vida como bem jurídico fundamental e estimula uma cultura de maior responsabilidade no trânsito, um dos espaços mais afetados pela violência.

Em síntese, o julgamento do REsp 1.829.601 serve como parâmetro para futuras decisões envolvendo homicídios praticados no trânsito. Ao admitir a compatibilidade entre o dolo eventual e a qualificadora do meio cruel. A evolução

doutrinária e jurisprudencial sobre o dolo eventual caminha, assim, para uma maior coerência entre o direito e a realidade trágica dos acidentes de trânsito no Brasil.

3.1.3 O caso do “Pega De Mar De Espanha”: Contexto Fático e Julgamento

Este capítulo foi construído com base na obra *Pega Mar de Espanha* (MOREIRA, 2014), que detalha um caso emblemático de homicídio no trânsito com grande repercussão jurídica no Brasil. O acidente, ocorrido em 1996, entre as cidades de Bicas e Mar de Espanha, no estado de Minas Gerais, teve como causa um "pega" - termo popularmente utilizado para se referir às disputas ilegais de velocidade entre veículos. A tragédia tornou-se um marco jurisprudencial por ter sido um dos primeiros casos de reconhecimento de dolo eventual em um crime de trânsito julgado pelo Tribunal do Júri.

A fatalidade aconteceu na rodovia MG-126, conhecida como "rodovia da morte", quando dois veículos que participavam de um racha colidiram com um VW Fusca onde estava a família Carnaúba. Em uma curva, um dos carros envolvidos invadiu a pista contrária, provocando o acidente que resultou na morte de cinco pessoas. O episódio, inicialmente tratado como acidente de trânsito comum, passou a ser examinado à luz de uma possível conduta dolosa, algo pouco usual à época, quando os crimes de trânsito eram majoritariamente classificados como culposos.

De acordo com Moreira (2014), a análise inicial do caso não considerava a possibilidade de dolo, muito menos de dolo eventual, o que era reflexo de uma prática comum no sistema de justiça penal brasileiro da época. Ainda segundo o autor, uma pesquisa realizada em 2011 revelou que o consumo de álcool era um fator determinante na maioria dos atendimentos a vítimas de trânsito no Sistema Único de Saúde (SUS). Conforme apontado, a cada cinco vítimas socorridas, quatro haviam consumido bebidas alcoólicas. Esses dados, mencionados na obra, reforçam que a imprudência no trânsito, aliada à ingestão de álcool, permanece como uma das principais causas de mortalidade nas vias brasileiras, mesmo após a entrada em vigor da Lei Seca.

Em 22 de maio de 1998, o juiz Rubens Casara rejeitou a tese de improcedência apresentada pela defesa dos acusados, diante da existência de fortes indícios de que os réus participaram de uma corrida com aposta, conduta que resultou na morte de cinco pessoas. As provas constantes nos autos, tanto testemunhais quanto técnicas,

indicavam a prática do "pega" e sustentavam a configuração de uma conduta dolosa. A partir disso, o caso foi remetido ao Tribunal do Júri, tornando-se o primeiro julgamento no Brasil a reconhecer o homicídio doloso em decorrência de crime de trânsito.

O julgamento histórico ocorreu em 22 de junho de 2004, quando, pela primeira vez, o Judiciário brasileiro passou a considerar a possibilidade de dolo eventual em crimes de trânsito com resultado morte. O reconhecimento dessa qualificadora penal representou um marco de mudança no tratamento jurídico da violência viária, aproximando a legislação da realidade concreta dos fatos que, até então, eram interpretados sob uma ótica demasiadamente leniente com os infratores.

Em 12 de novembro de 2002, a defesa impetrou habeas corpus junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), com o objetivo de reverter a acusação de homicídio doloso. O pedido foi negado, e o STF confirmou a tese do Ministério Público de Minas Gerais, sustentando que a conduta dos réus deveria ser analisada sob o prisma do dolo eventual. A decisão firmou o entendimento de que havia consciência do risco assumido pelos agentes, tendo em vista a natureza da conduta — disputa de racha em rodovia pública, em altíssima velocidade, com trânsito de veículos e pedestres.

Em 24 de junho de 2004, às 4h30 da madrugada, o julgamento foi concluído com a condenação do empresário, sentenciado a 16 anos de reclusão em regime fechado. O médico, por sua vez, teve seu julgamento desmembrado devido a problemas de saúde alegados por sua defesa. Posteriormente, ele também foi condenado a 12 anos e nove meses de reclusão. O Tribunal de Justiça de Minas Gerais negou o pedido de anulação do julgamento, e o médico chegou a cumprir oito dias de prisão antes de ser liberado para recorrer em liberdade.

Uma nova sessão de julgamento ocorreu em 23 de abril de 2007, durando 16 horas. Durante essa sessão, foi detectada uma nulidade processual provocada pela conduta do empresário, que havia distribuído cartas aos jurados com o objetivo de influenciar o julgamento. Na correspondência, ele negava a prática do "pega" e afirmava não ter agido com dolo. Tal atitude foi considerada uma violação do devido processo legal, resultando na suspensão da sessão plenária. O Supremo Tribunal de Justiça (STJ) também se manifestou contrariamente à tese defensiva apresentada por meio das cartas.

A atuação do Ministério Público teve papel decisivo no desfecho do caso. O promotor de Justiça Dr. Francisco Moraes foi responsável por sustentar, em todas as

instâncias, que o crime configurava homicídio doloso com dolo eventual. Seu empenho em recorrer de todas as decisões que tentavam desclassificar o crime teve grande relevância na construção do entendimento atual sobre o tema. Com base nos argumentos apresentados, o STJ reconheceu a presença de dolo eventual na conduta dos réus, reforçando a tese da acusação.

Em 21 de novembro de 2012, o Supremo Tribunal Federal proferiu a decisão final condenando o médico, participante do racha, pela morte de cinco pessoas. O empresário, cujo julgamento havia sido desmembrado, permaneceu em liberdade aguardando o julgamento de seu último recurso. Essa decisão, conforme ressaltado por Moreira (2014), simbolizou o início de uma nova fase na interpretação jurídica dos crimes de trânsito, abrindo precedentes importantes para a responsabilização penal mais rigorosa de condutores que deliberadamente assumem riscos extremos.

A partir do caso Pega Mar de Espanha, consolidou-se o entendimento de que a combinação entre alta velocidade, racha, consumo de álcool e desprezo pelas normas de trânsito não pode mais ser tolerada sob a justificativa de mero erro de julgamento ou fatalidade. A jurisprudência passou a compreender que há elementos suficientes para reconhecer o dolo eventual, principalmente quando os condutores demonstram clara consciência da possibilidade do resultado morte e, ainda assim, mantêm a conduta arriscada.

Esse julgamento histórico contribuiu diretamente para a evolução da jurisprudência brasileira no que diz respeito à aplicação do dolo eventual em crimes de trânsito. Mais do que punir, ele serviu de marco para alertar a sociedade sobre os limites entre imprudência e responsabilidade penal. A responsabilização dos réus representou não apenas a punição de um crime hediondo, mas também um divisor de águas no enfrentamento da violência nas estradas brasileiras. A obra de Moreira (2014) registra de forma detalhada todo o trâmite do caso e sua importância para o Direito Penal contemporâneo.

STJ NO CASO “O PEGA MAR DE ESPANHA”

1- O superior Tribunal de Justiça ao dar provimento ao recurso interposto especial, interposto pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais, atribuiu nova valoração dos elementos fático jurídicos existentes nos autos qualificando – os como homicídio doloso, razão pela qual não procedeu ao revolvimento de matéria probatória para divergir da conclusão alcançada pelo Tribunal de Justiça.

2- O dolo eventual compreende a hipótese em que o sujeito não quer diretamente a realização do tipo penal, mas a aceita como possível (assume

o risco da produção do resultado, na redação do artigo 18, I, in fine, do Código Penal.

3- Das várias teorias que buscam justificar o dolo eventual, sobressai à teoria do consentimento (ou da assunção) consoante a qual o dolo exige que o agente consinta em causar o resultado, além de considera-lo como possível.

4- A questão central diz à distinção entre dolo eventual e culpa consciente que, como se sabe, apresentam aspecto comum: a previsão do resultado ilícito. No caso concreto, a narração contida na denúncia dá conta de que o paciente o co - réu conduziram seus repetitivos veículos, realizando aquilo que coloquialmente se denominou “pega” ou racha, em alta velocidade, em plena rodovia, atingindo um terceiro veículo (onde estavam as vítimas).

5- Para configuração do dolo eventual não é necessário o consentimento explícito do agente, nem sua consciência reflexiva em relação às circunstâncias do evento. Faz-se imprescindível que o dolo eventual se extraia das circunstâncias do evento, e não da mente do autor, eis que não exige uma declaração expressa do agente.

6- O dolo eventual não poderia ser descartado ou julgado inadmissível na fase do iudicium accusation. Não houve julgamento contrário à orientação contida na súmula 07 do STJ, eis que apenas se procederam à reavaliação dos elementos admitidos pelo acórdão da Corte Local, tratando-se de quaesito juris e não de quaesito facti.

7- Habeas corpus denegado (HC-91159) relator(a) Min. Ellen Gracie, segunda turma do STF julgado em 02-08-2009.

O texto em análise apresenta o posicionamento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) no emblemático caso conhecido como “O Pega de Mar de Espanha”, ressaltando a importância da valoração jurídica dos fatos em detrimento da simples reavaliação probatória. Ao dar provimento ao recurso especial do Ministério Público de Minas Gerais, o STJ reconheceu a configuração de homicídio doloso com base no dolo eventual, sem incorrer em violação à Súmula 07 da Corte, uma vez que não houve revolvimento de provas, mas sim uma nova interpretação jurídica dos elementos fáticos já reconhecidos pelas instâncias inferiores. A fundamentação adotada reafirma a teoria do consentimento, segundo a qual o dolo eventual se caracteriza quando o agente assume o risco do resultado danoso, mesmo sem desejá-lo diretamente.

O caso demonstrou que, em situações de racha em via pública, como o ocorrido, a aceitação do risco evidenciada pelas circunstâncias concretas é suficiente para afastar a culpa consciente e configurar o dolo eventual. O STJ reforça que não é necessário o consentimento explícito do agente, mas sim a constatação objetiva de sua indiferença frente à possibilidade do resultado lesivo, a partir dos fatos narrados e comprovados nos autos. Essa interpretação fortalece a responsabilização penal em crimes de trânsito de alta gravidade, alinhando-se à crescente exigência social por

justiça diante de condutas que, embora não intencionais no sentido estrito, demonstram desprezo claro pela vida humana.

3.1.4 Casos concretos sobre acidentes de trânsito

Caso 1 – Processo n° 10158431-91.2014.8.26.0100.– 6 anos de prisão em regime semiaberto

No caso ocorrido em 10 de março de 2013, na Avenida Paulista, em São Paulo, D.S.S., um trabalhador que trafegava de bicicleta por volta das 5h da manhã, foi brutalmente atropelado por um veículo conduzido por A.S., estudante de psicologia. Conforme apontado pelo inquérito policial, o motorista retornava de uma festa, encontrava-se embriagado e dirigia em alta velocidade, o que configura um comportamento extremamente imprudente, com forte indicativo de dolo eventual, situação na qual o agente, embora não deseje diretamente o resultado, assume conscientemente o risco de produzi-lo.

As consequências do atropelamento foram extremamente graves. A vítima foi lançada com violência contra o para-brisa do veículo, tendo seu braço decepado no impacto. O condutor, ao invés de prestar socorro, agravou ainda mais a situação ao abandonar o local do acidente levando consigo o membro da vítima, que ficou preso ao carro e, posteriormente, foi descartado em um córrego próximo. Essa conduta evidencia total indiferença diante do sofrimento causado, afastando qualquer interpretação de mera negligência.

D.S.S. relatou que, enquanto era atendido no hospital, foi informado por uma médica que, caso o braço tivesse sido levado a tempo, havia chances de reimplante. Contudo, a omissão do acusado impediu essa possibilidade, resultando em dano físico irreversível. A atitude de A.S., além de ter causado lesão gravíssima, comprometeu qualquer chance de reversão do quadro clínico, o que agrava sobremaneira sua responsabilidade civil e penal.

Apesar da gravidade dos fatos, A.S. foi condenado a apenas seis anos de reclusão em regime semiaberto, além de ter sido obrigado a indenizar a vítima. A pena, considerada branda por muitos, não acolheu a tese de tentativa de homicídio com dolo eventual, tratando-se apenas como lesão corporal seguida de omissão de socorro. O caso ilustra uma das muitas controvérsias envolvendo a tipificação de crimes de

trânsito e a dificuldade do Judiciário em reconhecer a existência de dolo nas condutas altamente reprováveis praticadas por condutores em condições visivelmente perigosas.

Caso 2 - Processo: 00269252-48.2012.8.19.0021

O caso de acidente de trânsito, fato ocorrido em 17 de março de 2012, quando o acusado T.B atropelou e matou a vítima W.P.S. A vítima cruzava a rodovia Washington Luís (BR-040), em Duque de Caxias, quando foi atingido por uma Mercedes-Benz modelo SLR Mc Laren, 2006, que estava na condução de T.B

O caso apreciado, inicialmente condenava o acusado T.B por homicídio culposo. No entanto, em fevereiro de 2015, a 5° câmara criminal do tribunal de justiça do Rio de Janeiro, absolveu o acusado em face da vítima W.P.S, por haver inconsistência de provas, e contraditório no laudo técnicos.

Decisão da 5° câmara criminal:

APELAÇÃO CRIMINAL. HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. ART. 302, CAPUT, DA LEI 9 .503/97. APELO DEFENSIVO OBJETIVANDO A ABSOLVIÇÃO SOB A ALEGAÇÃO DE FALTA DE JUSTA CAUSA PARA A AÇÃO PENAL, POR ATIPICIDADE DA CONDUTA OU POR INSUFICIÊNCIA DE PROVAS, ADUZINDO QUE OS LAUDOS TÉCNICOS ATESTAM QUE O APELANTE NÃO CONDUZIA O VEÍCULO EM VELOCIDADE ACIMA DA PERMITIDA NO LOCAL E, AINDA, QUE OS ESTUDOS TÉCNICOS INDICAM QUE O ACIDENTE NÃO ERA EVITÁVEL, BEM COMO DESTACANDO INCONGRUÊNCIAS NA PROVA TESTEMUNHAL. SUBSIDIARIAMENTE, REQUER A REDUÇÃO DA REPRIMENDA IMPOSTA.

1. Em linhas gerais, a exordial acusatória descreve suficientemente a exposição dos fatos imputados ao apelante, individualizando de forma satisfatória a conduta e as circunstâncias do delito, estando dotada, portanto, de todos os elementos necessários ao exercício do contraditório e da ampla defesa no curso regular do processo, não havendo dúvida de que, à época de seu oferecimento, existia justa causa para a propositura da ação penal. 2. Na hipótese dos autos, dúvida não há de que a vítima fatal agiu culposamente, em extremada imprudência e com negligência, ao iniciar a travessia à noite, em pista de rolamento de alta velocidade, mal iluminada, de bicicleta, sem capacete e sem itens de segurança obrigatórios tais como campainha, sinalização noturna e espelho retrovisor esquerdo, que poderiam ter alertado antecipadamente o condutor do veículo sobre a travessia do pedestre, evitando, por conseguinte, o resultado morte. Ademais, o laudo de exame toxicológico realizado na vítima constatou a presença de etanol em seu sangue, na proporção de 15,5 dg/L, sendo certo, ainda, que no para-brisa do veículo conduzido pelo apelante foram encontrados fragmentos de lata de cerveja e resíduos de sacola plástica, tudo indicando que a vítima atravessava a pista, que como dito é de alta velocidade (110 km/h), sob a influência de álcool. 3. Todavia, como se sabe, a conduta culposa da vítima, em qualquer de suas modalidades, não se revela capaz de afastar, por si só, a responsabilidade criminal, que pode, concorrentemente, coexistir, desde

que o réu também atue culposamente. 4. No caso, a Acusação sustenta a conduta culposa do réu, sob a alegação de que este agiu com imprudência, conduzindo o veículo automotor pela via pública em velocidade não inferior a 135 km/h, sendo a velocidade máxima permitida no trecho 110 km/h, ocasionando, assim, o atropelamento que deu causa ao falecimento da vítima. 5. O exame minucioso do conjunto probatório reunido nos autos, entretanto, não permite concluir, estreme de dúvidas, que o réu agiu de forma imprudente, deixando de observar o seu dever de cuidado, tal como narrado pelo órgão ministerial na Denúncia. 6. O único laudo pericial acostado aos autos, atestando que o réu desenvolvia velocidade superior a 110 km/h e que serviu de base Denúncia oferecida pelo Ministério Público, foi considerado prova ilícita e desentranhado do processo, por decisão proferida em sede de habeas corpus, já preclusa, esvaziando a imputação. 7. Da mesma forma, em cumprimento à decisão colegiada, o Juízo de origem determinou o desentranhamento do documento apresentado pelo perito em audiência de instrução e julgamento. 8. As declarações prestadas pela testemunha Delcio Aparecido Durso passaram, então, a ser tidas, pela Acusação, como principal meio de prova da conduta culposa imputada ao apelante, sendo certo, porém, que as suas declarações em sede policial e em Juízo se revelaram contraditórias, não guardando coerência e harmonia entre si e tampouco com o depoimento de outras testemunhas, especialmente do motorista de ônibus Germano, além de ir de encontro ao laudo de local. 9. Impossibilidade, portanto, de se conferir credibilidade às suas declarações para o fim de alicerçar a condenação, até porque, ainda que assim não fosse, o seu depoimento, por si só, não demonstra que o réu dirigia acima da velocidade permitida para o local, desprezando-se os demais elementos probatórios colhidos na instrução criminal, aqui considerando o conjunto da prova oral e toda a prova técnico-pericial produzida nos autos. 10. Perícia Criminal de Exame em Ocorrência de Tráfego, realizada no local, que destacou a precariedade de luminosidade e a ausência de passarela para a travessia de pedestres, esclarecendo que os elementos não permitiam se determinar a velocidade desenvolvida pelo veículo no momento da colisão. 11. Parecer Técnico emitido pelos assistentes técnicos da Defesa concluindo que o veículo do apelante trafegava à velocidade de, no máximo, 104,4 km/h. 12. Laudo Complementar com Resposta a Quesitos, elaborado por peritos oficiais após o desentranhamento da prova considerada ilícita, que atesta que a velocidade do automóvel variava entre 101 e 115 km/h (cento e um e cento e quinze quilômetros por hora) no momento da colisão, o que, no mínimo, faz exsurgir dúvida razoável quanto ter sido ultrapassado o limite de velocidade, de 110 km/h, permitido no local. 13. Versão acusatória que não restou suficientemente comprovada pela prova oral ou pela prova técnica produzida nos autos, principalmente porque os laudos válidos e constantes do processo não demonstraram, com bases científicas, que o acusado violou seu dever de cuidado trafegando em velocidade acima da máxima permitida, tal como narrado pelo Ministério Público. 14. Impossibilidade de se presumir, de forma dissociada da prova oral e técnica, que a velocidade desenvolvida pelo apelante, no momento do acidente, era superior a 110 km/h, por afronta ao princípio da presunção de inocência que vigora em nosso ordenamento jurídico. 15. À míngua de elementos de prova capazes de amparar o decreto condenatório, impõe-se a reforma da sentença de primeiro grau para absolver o réu, com fulcro no art. 386, VII, do Código de Processo Penal. CONHECIMENTO E PROVIMENTO DO APELO DEFENSIVO. (TJ-RJ - APL: XXXXX20128190021 RIO DE JANEIRO DUQUE DE CAXIAS. VARA CRIMINAL, Relator.: CAIRO ITALO FRANCA DAVID, Data de Julgamento: 19/02/2015, QUINTA CÂMARA CRIMINAL, Data de Publicação: 05/08/2015).

A apelação criminal em questão trata de um processo por homicídio culposo na direção de veículo automotor, previsto no art. 302, caput, do Código de Trânsito

Brasileiro (Lei nº 9.503/97). A defesa do acusado interpôs o recurso visando à sua absolvição, com base na alegação de atipicidade da conduta ou, alternativamente, na ausência de provas suficientes para sustentar a condenação imposta. O ponto central da controvérsia gira em torno da fragilidade probatória quanto à conduta culposa atribuída ao réu no momento do acidente.

Segundo os autos, o fato ocorreu durante a noite, em uma via de alta velocidade, com iluminação precária e sem infraestrutura adequada para a travessia de pedestres, como passarelas ou sinalização apropriada. A vítima, que se deslocava de bicicleta, atravessava a pista sem os equipamentos obrigatórios de segurança — como retrovisores, sinalização noturna ou capacete — e, conforme indicado por laudo toxicológico, encontrava-se sob efeito de álcool no instante do impacto. Essas circunstâncias foram levadas em consideração para contextualizar a dinâmica do acidente e a possível contribuição da própria vítima para o desfecho trágico.

Ainda assim, a acusação sustentou que o réu teria agido com culpa ao trafegar em velocidade superior à permitida no local — supostamente a 135 km/h em uma via cujo limite era de 110 km/h. No entanto, a única prova técnica que dava suporte a essa afirmação era um laudo pericial específico, posteriormente declarado ilícito por decisão judicial transitada em julgado. Tal prova foi desentranhada do processo, o que comprometeu de forma significativa a tese acusatória, pois retirou o principal elemento objetivo que sustentava a alegação de excesso de velocidade e imprudência por parte do condutor.

Após a exclusão do referido laudo, restou à acusação o depoimento de uma testemunha ocular, cujas declarações revelaram-se frágeis e contraditórias, destoando tanto de outros relatos quanto do laudo de local produzido por peritos judiciais. A prova testemunhal, isoladamente, não apresentou a consistência necessária para embasar uma condenação criminal, principalmente diante de elementos técnicos válidos apresentados pela defesa, que indicavam que o veículo se encontrava dentro dos parâmetros legais de velocidade no momento da colisão.

Diante da ausência de prova técnica válida e da inconsistência dos depoimentos, o tribunal reconheceu a insuficiência do conjunto probatório para firmar a culpa do acusado. Aplicou-se, assim, o princípio do *in dubio pro reo*, em consonância com o postulado constitucional da presunção de inocência. Em razão da dúvida razoável sobre a imprudência do réu e da inexistência de provas suficientes, a corte

deu provimento à apelação, absolvendo o acusado com fundamento no art. 386, inciso VII, do Código de Processo Penal.

Caso 3 – Processo: 09310513-20.2025.8.12.0001 – Crime de Trânsito, 2ª Vara do Tribunal do Júri

O caso em análise envolve o acusado J.V.F.V., um estudante de medicina de 22 anos, que, em 15 de fevereiro de 2025, atropelou e causou a morte de D.C.O., de 41 anos, na rodovia MS-010, localizada em Campo Grande, Mato Grosso do Sul. O episódio ocorreu em circunstâncias agravantes, especialmente pelo fato de o condutor estar supostamente sob efeito de álcool no momento do acidente, o que conferiu ao caso forte repercussão social e jurídica.

Até a data de publicação desta pesquisa, o processo ainda se encontra em fase de inquérito policial, mas, preliminarmente, o Ministério Público imputou ao acusado a prática de homicídio com dolo eventual, em razão de ter assumido o risco de produzir o resultado letal ao dirigir embriagado. A gravidade da conduta é reforçada pelo fato de o atropelamento não ter atingido apenas a vítima fatal, mas também uma amiga que a acompanhava, a qual sofreu ferimentos leves. Esses elementos serviram como base para o encaminhamento do caso ao procedimento especial do Tribunal do Júri.

A escolha do rito do júri se justifica pela natureza dolosa do crime imputado, conforme previsto no artigo 121 do Código Penal. A tese de dolo eventual vem sendo aplicada com maior frequência em crimes de trânsito envolvendo embriaguez ao volante, dado o entendimento de que o agente, ao consumir bebida alcoólica e dirigir, assume conscientemente o risco de causar a morte de terceiros, mesmo que não deseje diretamente esse resultado.

No momento, em março de 2025, J.V.F.V. responde ao processo em liberdade provisória. Sua soltura foi condicionada ao cumprimento de medidas cautelares determinadas pelo juízo competente do Tribunal de Justiça do Mato Grosso do Sul. Tais medidas incluem, usualmente, a proibição de se ausentar da comarca sem autorização judicial, entrega do passaporte, comparecimento periódico em juízo e suspensão da habilitação para dirigir.

4 PROPOSTAS PARA A MELHORIA DA SEGURANÇA VIÁRIA NO PAÍS

Diante do cenário alarmante de mortalidade nas vias públicas e da sobrecarga no sistema de saúde pública, é imperativo repensar as estratégias de prevenção e controle dos acidentes de trânsito. A legislação brasileira, embora tenha evoluído em termos punitivos, ainda carece de medidas efetivas voltadas à conscientização e à mudança de comportamento dos condutores. Assim, este capítulo apresenta propostas que visam não apenas reforçar a fiscalização e o rigor legal, mas também promover uma verdadeira cultura de segurança viária.

A análise que segue considera experiências internacionais bem-sucedidas, como o modelo norueguês, e iniciativas nacionais que demonstram bons resultados na redução de acidentes. A proposta é discutir soluções integradas, que envolvam infraestrutura, educação para o trânsito, inovação tecnológica e participação ativa da sociedade civil. O primeiro passo é compreender a importância da Lei nº 9.503/1997, que estabeleceu o atual Código de Trânsito Brasileiro, e como ela pode ser aprimorada para responder aos desafios contemporâneos da mobilidade urbana no país.

4.1 A PARTIR DA PROMULGAÇÃO DA LEI Nº 9.503 DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

A segurança no trânsito tem se mostrado uma das maiores preocupações da sociedade brasileira, não apenas pelo número expressivo de mortes, mas também pelos impactos socioeconômicos e sanitários gerados por acidentes viários. A complexidade do tema exige que se considere não apenas a infraestrutura urbana, mas sobretudo os fatores comportamentais dos condutores, frequentemente associados à negligência, imprudência e imperícia. Nesse contexto, o presente trabalho buscou investigar a aplicação da responsabilidade penal em crimes de trânsito, especialmente diante da possibilidade de reconhecimento do dolo eventual, figura jurídica ainda controversa na jurisprudência brasileira.

O estudo partiu da análise dos reflexos dos acidentes de trânsito na saúde pública brasileira, destacando o papel do Sistema Único de Saúde (SUS) como principal agente responsável por arcar com os custos gerados pelas vítimas dessas ocorrências. Dados estatísticos revelam que o número de internações e atendimentos hospitalares decorrentes de sinistros viários representa um dos maiores encargos

financeiros do SUS, sobrecarregando serviços de emergência, leitos hospitalares e equipes multidisciplinares de saúde. Tais custos poderiam ser reduzidos com a adoção de políticas preventivas eficazes, pautadas na educação, fiscalização e responsabilização penal adequada dos infratores.

Analisou-se o comportamento dos condutores como elemento central para a compreensão da sinistralidade no trânsito. A ingestão de álcool e drogas, o excesso de velocidade, a fadiga e a distração ao volante configuram-se como fatores comportamentais com alto potencial lesivo. Essas práticas, quando reiteradas, evidenciam desprezo pelos deveres de cautela e de preservação da vida alheia, fundamentos essenciais da convivência viária. O desafio, portanto, reside em encontrar soluções que articulem educação, engenharia de tráfego e sanção penal proporcional à gravidade do dano causado.

No aspecto jurídico, o trabalho debruçou-se sobre a construção doutrinária e jurisprudencial do dolo eventual em acidentes de trânsito. A diferenciação entre dolo eventual e culpa consciente é sutil, mas determinante na definição da responsabilidade criminal do agente. De acordo com Nucci (2010), no dolo eventual, o agente prevê o resultado e, mesmo assim, assume o risco de sua ocorrência, enquanto, na culpa consciente, acredita sinceramente que pode evitar o resultado. Essa distinção, embora clara na teoria, torna-se de difícil aplicação na prática judicial, especialmente quando se trata de interpretar a intenção subjetiva do agente em contextos de imprudência no trânsito.

A análise de decisões judiciais demonstrou a existência de entendimentos divergentes entre os tribunais, ora reconhecendo o dolo eventual, ora tratando os mesmos fatos como culpa consciente. Tal divergência compromete a efetividade da justiça, pois gera insegurança jurídica e abre margem para a impunidade. Casos como o acidente envolvendo a família Carnaúba ou o famoso "Pega de Mar de Espanha" tornaram-se emblemáticos justamente por desafiarem a uniformização da jurisprudência penal em relação aos crimes de trânsito com resultado morte.

O caso "Pega de Mar de Espanha" teve papel fundamental na consolidação do entendimento de que a disputa de rachas, em alta velocidade e em via pública, pode configurar homicídio com dolo eventual. Conforme Moreira (2014), a tragédia que vitimou cinco pessoas na rodovia MG-126 foi um divisor de águas no reconhecimento judicial de que a indiferença à vida humana, evidenciada por condutas extremamente

arriscadas, não pode ser tratada como simples imprudência, mas sim como comportamento doloso, ainda que eventual.

A decisão do Superior Tribunal de Justiça, ao reformar acórdão do Tribunal de Justiça de Minas Gerais e reconhecer a existência de dolo eventual no referido caso, reforça a aplicação da teoria da assunção do risco como critério de responsabilização penal. Essa teoria parte do pressuposto de que, quando o agente prevê o resultado danoso e, ainda assim, opta por continuar com sua conduta arriscada, há inequívoca aceitação do risco, o que justifica a incidência do art. 121 do Código Penal.

Outros casos analisados pela pesquisa também demonstram a dificuldade dos tribunais em lidar com os limites entre dolo e culpa, especialmente quando envolvem jovens condutores, consumo de álcool e condução em alta velocidade. A seletividade penal e a influência da posição social dos acusados são aspectos que, infelizmente, ainda permeiam o sistema de justiça, contribuindo para decisões por vezes desproporcionais à gravidade do fato.

A abordagem legislativa do tema tampouco é isenta de críticas. A Lei nº 13.546/2017, que alterou dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, aumentou as penas para os crimes de homicídio e lesão corporal praticados sob influência de álcool ou drogas. No entanto, a norma não abordou diretamente a aplicação do dolo eventual, o que mantém a interpretação judicial como único caminho para a efetivação da responsabilização penal em tais casos.

Em paralelo à análise jurídica, o trabalho também propôs medidas para a melhoria da segurança viária. O estudo comparado entre Brasil e Noruega demonstrou que investimentos consistentes em educação para o trânsito, fiscalização automatizada e punições severas resultam em redução significativa das taxas de mortalidade. A Noruega, por exemplo, adota políticas públicas rigorosas, como limite zero para consumo de álcool ao volante, multas proporcionais à renda e responsabilização civil e penal imediata.

Nesse sentido, a pesquisa defende a implementação de políticas públicas integradas, que considerem não apenas a repressão penal, mas também a prevenção por meio da formação ética e cívica dos condutores. Programas educacionais, campanhas permanentes de conscientização e a valorização da vida como princípio fundamental devem ser pilares de uma nova cultura no trânsito brasileiro.

Ressalta-se ainda que o fator humano permanece como o principal determinante dos acidentes viários. Conforme Bottesini (2010), o comportamento do

condutor é o único elemento do trânsito capaz de avaliar e adaptar-se às condições da via e do veículo. Por isso, é indispensável o desenvolvimento de ações voltadas à transformação do comportamento no trânsito, tornando-o mais responsável, empático e consciente dos riscos que determinadas condutas oferecem à coletividade.

A responsabilização penal, quando aplicada de maneira justa e proporcional, exerce importante função pedagógica e preventiva. Ao reconhecer o dolo eventual em crimes de trânsito com resultados fatais, o Poder Judiciário envia uma mensagem clara à sociedade sobre os limites da tolerância estatal em relação a condutas que colocam vidas em risco. Essa responsabilização, contudo, deve ser acompanhada de garantias processuais, investigação adequada e prova robusta, de modo a preservar o devido processo legal.

Diante do exposto, conclui-se que o enfrentamento dos crimes de trânsito exige não apenas reformas legislativas pontuais, mas sobretudo uma mudança de paradigma na forma como a sociedade compreende e vivencia o trânsito. A valorização da vida, o respeito às normas e a efetiva responsabilização dos infratores são elementos essenciais para a construção de um trânsito mais humano, seguro e justo.

O presente trabalho buscou, assim, contribuir para o debate acadêmico e jurídico sobre os limites da culpa e do dolo nos crimes de trânsito, à luz da doutrina e da jurisprudência nacional. A análise crítica das decisões dos tribunais superiores revelou avanços e retrocessos, destacando a necessidade de maior uniformização dos entendimentos e da atuação coordenada entre os poderes Legislativo, Executivo e Judiciário.

Dessa forma, espera-se que os dados, reflexões e propostas aqui apresentados sirvam de subsídio para a construção de políticas públicas mais eficazes e para o fortalecimento da consciência coletiva em torno da responsabilidade que todos temos no trânsito. Afinal, cada escolha feita ao volante pode representar a diferença entre a vida e a morte — e essa consciência precisa ser o motor de uma transformação cultural urgente e inadiável.

4.2 ANÁLISE COMPARADA: BRASIL E NORUEGA SOBRE A MORTALIDADE DO TRÂNSITO

A análise comparada entre o Brasil e a Noruega no tocante à mortalidade no trânsito revela um panorama contrastante entre duas realidades distintas, mas que oferecem lições valiosas. Enquanto o Brasil enfrenta desafios persistentes relacionados à alta taxa de acidentes e mortes nas vias, a Noruega é reconhecida mundialmente como uma referência em segurança viária. A disparidade entre os dois países evidencia a eficácia de políticas públicas integradas, voltadas à prevenção, fiscalização rigorosa e educação para o trânsito, pilares que sustentam o sucesso do modelo norueguês.

No Brasil, a mortalidade no trânsito é um problema estrutural, vinculado não apenas à deficiência na fiscalização e na aplicação da legislação, mas também à cultura de imprudência por parte de muitos condutores. Segundo levantamento do Instituto Avante Brasil, com base em dados do Datasus e do Eurostat, o Brasil registrava, em 2000, 171 mortes por milhão de habitantes em acidentes de trânsito. Esse número subiu para 210 em 2013. No mesmo período, a União Europeia reduziu seu índice de 117 para 51 mortes por milhão de habitantes em 2014.

A experiência europeia, especialmente a da Noruega, mostra que a combinação entre investimentos em infraestrutura, campanhas educativas e rigor no cumprimento das leis de trânsito pode reverter cenários alarmantes. Conforme destaca a coordenadora Flávia Mestriner Botelho, em entrevista publicada pela Agência Senado, a redução das mortes na Europa está ligada a medidas como a regulação da velocidade nas vias, melhorias na sinalização e maior rigor nas exigências para obtenção da habilitação.

Além disso, é importante frisar que a segurança viária na Noruega se apoia fortemente no conceito de "Visão Zero", uma estratégia adotada por vários países escandinavos, que parte do princípio de que nenhuma morte no trânsito é aceitável. Essa filosofia impulsionou investimentos em vias mais seguras, veículos com tecnologia de prevenção de acidentes e políticas severas para condutores infratores. O resultado foi a queda drástica nos índices de mortalidade, transformando o país em referência mundial.

Em contrapartida, o Brasil ainda convive com lacunas significativas em sua estrutura viária e institucional. Há regiões em que faltam fiscalização, policiamento ostensivo e campanhas educativas contínuas. Além disso, o modelo de urbanização desordenado e a cultura de impunidade para crimes de trânsito agravam o quadro. O

Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) é moderno em muitos aspectos, mas sua aplicação ainda é desigual e, por vezes, negligenciada.

A título de ilustração, o Instituto Avante Brasil apontou que, em 2010, a China, com uma frota muito superior à brasileira, registrou 276 mil mortes no trânsito, ao passo que o Brasil, com frota inferior, apresentou 43 mil óbitos. Dos dez países com maior número de mortes no trânsito, nove não pertencem ao grupo das nações mais desenvolvidas, o que reforça a correlação entre desenvolvimento e segurança viária. Os Estados Unidos, por exemplo, mesmo com a maior frota do mundo, registraram uma taxa de mortalidade de 11,4 mortes por 100 mil habitantes, contra 22 no Brasil.

A redução da violência no trânsito brasileiro, portanto, demanda a adoção de políticas públicas mais eficazes, que vão além da mera sanção. É necessário um esforço conjunto entre os entes federativos para promover a requalificação das vias, a formação adequada dos condutores, o fortalecimento das campanhas de conscientização e a criação de incentivos à mobilidade urbana sustentável, como o uso de bicicletas e transportes públicos seguros.

Conclui-se que o Brasil possui condições legislativas e recursos para melhorar seus índices de segurança viária, mas precisa avançar na execução dessas políticas. O exemplo da Noruega mostra que com planejamento, vontade política e participação ativa da sociedade civil, é possível alcançar resultados expressivos. A análise comparada revela, portanto, caminhos que podem ser trilhados para transformar o trânsito brasileiro em um ambiente mais seguro e menos letal para todos os cidadãos.

4.3 NOVO PLANO DE MELHORIA NA MOBILIDADE URBANA NO ESTADO DE GOIÁS

O Estado de Goiás tem adotado, nos últimos anos, uma série de estratégias para aprimorar a mobilidade urbana, com foco na redução de acidentes, incentivo a formas sustentáveis de transporte e promoção de um deslocamento mais seguro e eficiente para sua população. A capital, Goiânia, concentra grande parte desses esforços, principalmente em função do crescimento acelerado da população e da frota de veículos. Assim, tornou-se urgente a criação de um plano de mobilidade urbana que priorize a sustentabilidade, a acessibilidade e a reorganização da infraestrutura viária.

Esse novo plano contempla diversas diretrizes relevantes, como a ampliação de ciclovias e ciclofaixas, o fortalecimento do transporte público coletivo com corredores exclusivos para ônibus, a modernização da sinalização com semáforos inteligentes e a integração entre diferentes modais de transporte. Tais iniciativas visam não apenas garantir mais fluidez ao tráfego, mas também reduzir os altos índices de acidentes nas vias urbanas da capital.

Em consonância com essa proposta, Goiânia elaborou o Plano de Mobilidade Urbana (Planogyn), que traça metas até o ano de 2033. O plano, com mais de 400 páginas, detalha diretrizes de curto, médio e longo prazo para melhorar o sistema de mobilidade da cidade. Paralelamente, o município também investe em ações educativas, como o Programa Vida no Trânsito (PVT), uma política pública de saúde voltada à prevenção da mortalidade no trânsito.

O Programa Vida no Trânsito foi implantado em Goiânia no ano de 2012, por meio do Decreto Municipal nº 4.194, de 11 de setembro de 2013. A iniciativa, fruto de uma articulação entre o Ministério da Saúde, OPAS, OMS e diversos órgãos federais e municipais, foi atualizada em 2018 com o objetivo de consolidar diagnósticos dos óbitos no trânsito, a partir da análise integrada de dados de diferentes instituições.

Já em 2025, o atual prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, anunciou um novo conjunto de medidas voltadas à modernização do trânsito. Entre elas, destaca-se a assinatura de termos de cooperação com a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), com foco na reestruturação do transporte público e na fluidez do tráfego. O pacote inclui ainda mudanças no processamento das multas, o que, segundo a gestão municipal, deverá gerar economia de aproximadamente R\$ 50 milhões durante os quatro anos de mandato.

O objetivo central dessas ações é reduzir significativamente as taxas de mortalidade no trânsito da capital. Dados recentes do Programa Vida no Trânsito revelam que, somente em 2024, foram registradas 205 mortes no trânsito em Goiânia. Desse total, 84,9% das vítimas eram do sexo masculino, o que acentua o perfil de risco associado a esse grupo. Como justificativa ao elevado número de acidentes, a prefeitura divulgou uma nota oficial ao Portal 06, veículo de imprensa local, detalhando as estratégias de enfrentamento à violência no trânsito.

Entre as medidas de curto prazo, destaca-se a reativação de radares que estavam inoperantes há cerca de nove meses, fato que contribuiu para o aumento da imprudência por parte dos condutores. Segundo a Secretaria Municipal de Engenharia

de Trânsito (SET), a volta do monitoramento eletrônico é essencial para conter os abusos de velocidade, especialmente em vias de grande fluxo e em horários de pico.

A SET também investe continuamente na melhoria da sinalização horizontal e vertical, além de promover campanhas educativas voltadas a motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres. As campanhas têm como foco a sensibilização para a importância de atitudes prudentes e do respeito às regras de trânsito.

As ações de fiscalização vêm sendo intensificadas por meio de operações específicas. As blitzes têm como alvo comportamentos de risco, como o uso de celular ao volante, o avanço do sinal vermelho e a direção sob influência de álcool. A prefeitura reforça, assim, seu compromisso com a segurança viária e a preservação da vida no espaço urbano.

Apesar dos avanços nas políticas públicas, os dados estatísticos continuam alarmantes. Um levantamento recente do PVT apontou que os dias com maior número de mortes no trânsito em Goiânia são os fins de semana, principalmente aos sábados e domingos. Em 2022, quase 19% dos óbitos ocorreram nesses dias, o que evidencia a necessidade de ações mais incisivas e permanentes de prevenção.

No contexto nacional, o Brasil ainda enfrenta uma realidade preocupante quanto à segurança no trânsito. Segundo dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), somente no ano de 2020 foram registrados mais de 31 mil óbitos por acidentes de trânsito, consolidando essa como a segunda principal causa de morte no país.

A terminologia “acidente” muitas vezes minimiza a gravidade da situação, transmitindo a ideia de que são eventos casuais ou inevitáveis. No entanto, grande parte dessas tragédias decorre de comportamentos imprudentes, negligentes ou intencionais, e poderiam ser evitadas com políticas mais eficazes e maior conscientização coletiva.

Diante dessa realidade, campanhas de sensibilização têm se mostrado estratégias importantes. Em Goiânia, por exemplo, foi veiculada uma campanha publicitária no YouTube retratando, de forma comovente, as vidas que deixaram de existir por causa de um acidente de trânsito. A peça mostra um jovem que “revive” memórias que jamais aconteceram ser pai, avô, esposo para destacar o que se perde com uma morte precoce.

A segurança no trânsito, portanto, deve ser tratada como prioridade estratégica, exigindo ações coordenadas entre poder público, sociedade civil, órgãos

fiscalizadores e instituições de ensino. Não se trata apenas de medidas repressivas, mas da construção de uma cultura de respeito à vida e à coletividade.

A educação para o trânsito deve ser incorporada desde os primeiros anos escolares. Experiências práticas, aulas sobre legislação de trânsito e atividades interativas podem contribuir significativamente para a formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis.

Um exemplo relevante é o projeto implementado no município de Paranaíba (PR), que criou uma “mini cidade do trânsito” para ensinar crianças sobre regras e responsabilidades nas vias públicas. A iniciativa mostrou que crianças educadas desde cedo tendem a se tornar adultos mais prudentes ao volante.

No entanto, é igualmente importante que os adultos também recebam orientações e sejam constantemente lembrados sobre os riscos de comportamentos inadequados no trânsito. Campanhas educativas voltadas ao público adulto devem ir além das datas simbólicas, como o Maio Amarelo, e ser permanentes e impactantes.

Essas campanhas precisam abordar, com clareza, os principais fatores de risco: excesso de velocidade, uso do celular ao volante, consumo de álcool, desatenção e desrespeito à sinalização. O foco deve estar nas consequências reais desses comportamentos, não apenas em sanções legais, mas também nas perdas humanas irreparáveis.

Somente com essa abordagem ampla e contínua será possível transformar o atual cenário do trânsito brasileiro, marcado por violência e impunidade, em um ambiente seguro, respeitoso e voltado à valorização da vida.

CONCLUSÃO

Este trabalho buscou abordar os aspectos que envolvem os acidentes de trânsito no Brasil, destacando seus impactos diretos na saúde pública e analisando as lacunas e desafios do sistema de segurança viária vigente. Com base nas discussões sobre a responsabilidade penal, especialmente no que se refere ao dolo eventual, e a atuação do Judiciário, que não apresenta uniformizações no entendimento da incidência do dolo eventual e a culpa consciente no trânsito.

Ao final do estudo, é possível afirmar que os acidentes de trânsito no Brasil ultrapassam a esfera da imprudência individual e se configuram como uma grave questão de saúde pública, justiça e cidadania. A vida que se perde nas estradas e nas cidades brasileiras, muitas vezes de forma abrupta e evitável, revela a face trágica de um problema estrutural que envolve desde condutas pessoais até omissões institucionais. Trata-se de uma realidade dolorosa que atinge milhares de famílias brasileiras, não apenas pela perda de entes queridos, mas também pelas consequências físicas, emocionais e econômicas geradas por esses episódios.

A análise realizada permitiu compreender que os fatores comportamentais são determinantes na maioria das ocorrências viárias. O uso de álcool e substâncias ilícitas, a pressa inconsequente expressa no excesso de velocidade, o cansaço ignorado, e a distração provocada por celulares ou pela rotina estressante tornam-se armadilhas cotidianas. Essas atitudes, aparentemente banais, expõem motoristas, passageiros e pedestres a riscos reais, tornando as vias públicas um campo de insegurança constante.

Também foi possível perceber que o Sistema Único de Saúde (SUS), já sobrecarregado por outras demandas, é profundamente impactado pelos custos de atendimento às vítimas de acidentes de trânsito. Os gastos com internações, cirurgias, medicamentos, reabilitação e pensões por invalidez consomem recursos que poderiam ser aplicados em outras áreas da saúde. A sociedade inteira paga o preço da imprudência de poucos, evidenciando que o trânsito, embora seja um espaço individual de locomoção, possui implicações coletivas profundas.

O estudo também revelou importantes desafios jurídicos relacionados à responsabilização penal dos condutores envolvidos em acidentes fatais. A linha tênue entre culpa consciente e dolo eventual continua sendo um ponto de divergência na jurisprudência brasileira, criando um cenário de incerteza jurídica. Casos semelhantes

podem receber julgamentos distintos a depender da interpretação do magistrado, o que compromete a segurança jurídica e a confiança da sociedade no sistema de justiça.

A aplicação do dolo eventual nos crimes de trânsito, embora reconhecida em algumas decisões, ainda gera divergências nos tribunais. Isso é especialmente perceptível em casos como o "Pega de Mar de Espanha" e outros de grande repercussão social, em que a interpretação das leis parece não ser uniforme, comprometendo a efetividade da justiça. A falta de uma maior clareza na aplicação do direito penal no contexto do trânsito também reflete em um cenário onde o sistema jurídico, em algumas situações, parece falhar ao tentar responsabilizar adequadamente os condutores que agem de maneira imprudente ou até mesmo com dolo.

No campo jurídico, percebe-se que o enfrentamento da responsabilização penal nos acidentes de trânsito ainda esbarra em obstáculos interpretativos, especialmente quanto à adoção do dolo eventual nas decisões judiciais. Embora haja avanços pontuais em julgamentos emblemáticos, como no caso da família de Carnaúba ou no acidente em Mar de Espanha, é inegável a persistência de uma seletividade punitiva, na qual muitas vítimas seguem sem reparação adequada e muitos autores de crimes de trânsito recebem penas desproporcionais à gravidade do dano causado. A análise de decisões judiciais revela uma aplicação nem sempre equânime da lei, influenciada, muitas vezes, pela condição social ou econômica do réu.

O objetivo primordial da pesquisa foi compreender como os acidentes de trânsito afetam a estrutura da saúde pública, os custos gerados ao Sistema Único de Saúde (SUS), a responsabilidade penal dos envolvidos e, por fim, propor medidas de prevenção e melhorias na segurança viária, tendo como base tanto a legislação brasileira quanto experiências internacionais bem-sucedidas, como o modelo adotado pela Noruega.

No primeiro capítulo, analisou-se a origem e evolução da saúde pública no Brasil, especialmente no que tange à sua atuação frente aos acidentes de trânsito, destacando-se a sobrecarga do SUS e os elevados custos públicos gerados pelas ocorrências viárias. Evidenciou-se que os acidentes de trânsito representam uma

demanda significativa de atendimentos de urgência, internações e reabilitações, impactando diretamente a qualidade e a sustentabilidade dos serviços prestados.

No segundo capítulo, foram abordados os fatores comportamentais que mais influenciam a ocorrência de acidentes, como o uso de álcool e drogas, o excesso de velocidade, a distração ao volante e o cansaço do condutor. Essa análise demonstrou que a maioria dos acidentes está associada a falhas humanas, o que reforça a importância de políticas públicas voltadas à educação no trânsito e à fiscalização mais rigorosa.

No terceiro capítulo, foi dedicado à responsabilidade penal dos condutores envolvidos em acidentes, com ênfase na aplicação do dolo eventual em casos de homicídios no trânsito. Discutiu-se a teoria do dolo, sua aplicação prática pelo Judiciário, e foram analisados casos emblemáticos, como o "Pega de Mar de Espanha", os quais ilustram como o entendimento jurídico sobre a intencionalidade vem se consolidando, embora ainda existam divergências interpretativas relevantes.

Por fim, a última seção apresentou propostas para a melhoria da segurança viária no país. A análise da legislação brasileira, especialmente o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), foi complementada com um estudo comparativo entre Brasil e Noruega, revelando a necessidade de investimentos em mobilidade urbana, infraestrutura e educação no trânsito. Também foram destacadas estratégias de intervenção educacional, como campanhas de conscientização e programas preventivos, que se mostraram eficazes na redução da mortalidade no trânsito em outras nações.

Dessa forma, foi possível concluir que os acidentes de trânsito configuram um grave problema de saúde pública, jurídico e social, exigindo ações articuladas entre governo, sociedade civil e sistema de justiça. A pesquisa demonstrou que a prevenção, por meio da educação e da responsabilização eficaz dos infratores, é o caminho mais promissor para reduzir os impactos humanos, econômicos e sociais dessa problemática. A melhoria da segurança no trânsito brasileiro, portanto, não depende apenas de investimentos em infraestrutura, mas de uma mudança cultural profunda, que valorize a vida e promova o respeito às normas de circulação.

A jurisprudência analisada, incluindo o emblemático caso do "Pega de Mar de Espanha", demonstra que há avanços significativos, especialmente quando os

tribunais reconhecem o dolo eventual em situações em que o risco era previsível e assumido. Contudo, ainda há muito a se fazer para que essas decisões se tornem padrão e não exceção. A justiça deve ser firme na responsabilização de quem, por escolha ou negligência, coloca em risco a vida de outras pessoas no trânsito.

Nesse sentido, é necessário repensar a forma como o direito penal é aplicado aos crimes de trânsito. A adoção do dolo eventual em determinadas situações não deve ser encarada como uma radicalização da punição, mas sim como um instrumento de valorização da vida e da prevenção de novos crimes. Julgar com rigor quem assume riscos evidentes é uma forma de educar pela consequência, de mostrar que o trânsito é um espaço de responsabilidade coletiva e que escolhas têm impactos.

Não se pode ignorar o papel das políticas públicas na reversão desse quadro. A educação para o trânsito precisa ser intensificada desde os primeiros anos escolares, por meio de campanhas permanentes e não apenas ações pontuais. Além disso, é urgente que haja mais investimentos em infraestrutura, sinalização adequada, fiscalização eficaz e tecnologia aplicada à segurança viária. O poder público tem o dever de criar condições que favoreçam comportamentos seguros, mas a sociedade também precisa assumir seu papel nesse processo.

A comparação com países que obtiveram sucesso na redução da mortalidade no trânsito, como a Noruega, revela que o caminho é possível, desde que haja compromisso real com a preservação da vida. Não se trata de copiar modelos estrangeiros de forma irrefletida, mas de adaptar boas práticas à realidade brasileira, com sensibilidade e planejamento. Reduzir o número de vítimas no trânsito é uma tarefa que exige cooperação entre todos os setores: governo, justiça, saúde, educação e cada cidadão.

Portanto, este trabalho pretende ser não apenas uma análise jurídica e estatística, mas também um chamado à consciência. Cada número presente nos gráficos de acidentes representa uma história interrompida, uma família marcada pela dor. Que este estudo possa contribuir, ainda que minimamente, para o fortalecimento de uma cultura de paz no trânsito, onde a vida seja o valor maior a ser protegido, e não uma estatística a ser lamentada.

Em última instância, a esperança é que o conteúdo aqui apresentado sirva como base para reflexões futuras e ações concretas. Que os legisladores aprimorem as normas, que os juízes decidam com mais sensibilidade e que os gestores públicos invistam com mais responsabilidade, para a segurança da população

REFERÊNCIAS

BALANÇO GERAL DE FLORIANÓPOLIS. **Motorista é preso dirigindo sob efeito de drogas.** Youtube, 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=IWHzrHVGP8o>. Acesso em: 15 mar. 2025.

BARDAL, K. G., & JØRGENSEN, F. **Valuing the risk and social costs of road traffic accidents – seasonal variation and the significance of delay costs.** Transport Policy, 57, 10-19. 2017. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.015>.»
<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.015> Acesso em: 27 nov. 2024.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal.** 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. v. 4.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Diário Oficial da União, Brasília, 23 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 27 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940.** Institui o Código Penal Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, 7 dez. 1940. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm. Acesso em: 27 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941.** Institui o Código de Processo Penal. Diário Oficial da União, Brasília, 3 out. 1941. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689.htm. Acesso em: 27 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 11.725, de 7 de fevereiro de 2006.**

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)** - Cartilha 2565. 2020. p. 7.

EUROPEANWAY. **Além de belas, estradas norueguesas são as mais seguras do mundo.** 2019. Disponível em: <https://europeanway.com.br/alem-de-belas-estradas-norueguesas-sao-as-mais-seguras-do-mundo/>. Acesso em: 22 abr. 2025.

ESCOREL, Sarah. **Reforma sanitária e a criação do Sistema Único de Saúde: notas sobre contextos e autores.** História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 27, n. 3, p. 713-735, jul./set.2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/hcsm/a/rcknG9DN4JKxkbGKD9JDSqy/>. Acesso em: 15 abr. 2025.

FERNANDEZ, Alice B. Bittencour. **A falha humana nos acidentes de trânsito.** São Paulo: Musa, 1999.

FONSECA, Rebeca. **Acidentes de trânsito no Brasil, uma questão de Segurança Pública.** Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica>. Acesso em: 27 set. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA–IPEA. **Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do ipea Brasília**: IPEA. 2015.

LOYOLA, Cristina Maria Douat et al. Uso de drogas ilícitas e perspectivas críticas de familiares e pessoas próximas na cidade do Rio de Janeiro - Zona Norte, Brasil. **Revista Latino-Americana de Enfermagem**, São Paulo, v. 17, n. esp., 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rlae/a/s9xK3YL3NtQr9XSnk9KRFkm/?lang=pt>. Acesso em: 15 mar. 2025.

MISHAN, E. J. **Evaluation of life and limb: a theoretical approach**. Journal of Political Economy, 79(4), 687-705. 1971 <http://dx.doi.org/10.1086/259784>.

MOHAN, D. **Social Cost of Road Traffic Crashes in India**. In **Proceedings First Safe Community Conference on Cost of Injury** (pp. 33-38). Viborg: Safe Community Conference on Cost of Injury. 2002.

MOREIRA, Roberto. **O Pega de Mar de Espanha**. 1. ed. São Paulo: Clube de Autores, 2014.

MORSCH, Telemedicina. **Saúde pública no Brasil: como está e qual sua importância**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://telemedicinamorsch.com.br/blog/saude-publica-no-brasil>. Acesso em: 14 abr. 2025.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Crimes de trânsito**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999.

PÊGAS, Paulo. **Estudo aponta que R\$ 2,95 milhões é o impacto de cada morte no trânsito brasileiro**. Portal do Trânsito, Mobilidade & Sustentabilidade, 8 maio 2024. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/conscientizacao/transit-talk/estudo-aponta-que-r-295-milhoes-e-o-impacto-de-cada-morte-no-transito-brasileiro/>. Acesso em: 15 abr. 2025.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Estudo aponta que R\$ 295 milhões é o impacto de cada morte no trânsito brasileiro**. Portal do Trânsito, 2023. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/conscientizacao/transit-talk/estudo-aponta-que-r-295-milhoes-e-o-impacto-de-cada-morte-no-transito-brasileiro/>. Acesso em: 03 de dezembro de 2024

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **1ª Mostra Pedagógica de Trabalhos de Educação para o Trânsito das Unidades de Ensino de São José dos Pinhais**. 2023. Disponível em: <https://www.sjp.pr.gov.br/secretarias/1a-mostra-pedagogica-de-trabalhos-de-educacao-para-o-transito-das-unidades-de-ensino-de-sao-jose-dos-pinhais/>. Acesso em: 22 abr. 2025.

RAMOS FILHO, Carlos Alberto de Moraes & MENEZES, Vítor Hugo Mota de. **Lei de Responsabilidade Fiscal; manual de orientação**. Governo do Amazonas.

Secretaria de Estado da Administração, Coordenação e Planejamento – SEAD. Manaus: 2001.

RIC TV. **Passageiro de carro morre em acidente em que motorista havia ingerido álcool.** Youtube, 2023. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pbSltdV4Tww>. Acesso em: 15 mar. 2025.

RIBEIRO FILHO, José Francisco; LOPES, Jorge; PEDERNEIRAS, Marcleide (org.). **Estudando teoria da contabilidade.** São Paulo: Atlas, 2009.

ROMANI, André. **A impunidade no trânsito e as diferentes interpretações da lei.** Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/a-impunidade-no-transito-e-as-diferentes-interpretacoes-da-lei>. Acesso em: 27 set. 2024.

SALVATORE, Dominick. **Introdução à economia.** São Paulo: Atlas, 1981.

SALVATORE, Dominick; DIULIO, Eugene A. **Introdução à economia.** Trad. rev. e adaptação de Campino, Antonio C. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1981. (Coleção Schaum).

SANTOS, João dos; SILVA, Maria da; OLIVEIRA, Pedro de. **O custo social e econômico dos acidentes de trânsito com pedestres e ciclistas: estudo de caso do estado de Santa Catarina, Brasil.** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 11, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/cp8SjXbPWfXZM8vm8d5tkq/>. Acesso em: 15 abr. 2025.

SBT NEWS. **Justiça mantém prisão de estudante que matou corredora em Campo Grande (MS) | SBT Brasil (17/02/25).** Youtube, 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6PuR8KZCtk0>. Acesso em: 15 mar. 2025.

SEGURADORA LÍDER. **Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT: boletim estatístico (vol. 4, jan.-dez.).** Rio de Janeiro: Lider, 2016.

TERRA. **Crise na saúde, no Brasil, existe 1 médico para 953,3 pessoas, diz estudo.** Terra, 27 dez. 2021. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/crise-na-saude-no-brasil-existe-1-medico-para-9533-pessoas-diz-estudo,93c742efdbba7097f00333c16ebebe5aika1lbtb.html>. Acesso em: 15 abr. 2025.

TERRA. **Crise na saúde, no Brasil, existe 1 médico para 953,3 pessoas, diz estudo.** Terra, 27 dez. 2021. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/crise-na-saude-no-brasil-existe-1-medico-para-9533-pessoas-diz-estudo,93c742efdbba7097f00333c16ebebe5aika1lbtb.html>. Acesso em: 15 abr. 2025.

UNIVERSIDADE DE FORTALEZA. **Pesquisas apontam velocidade como principal causa de mortes no trânsito em todo o mundo.** Observatório de Segurança Viária, 2023. Disponível em: <https://unifor.br/web/osv/pesquisas-apontam-velocidade-como-principal-causa-de-mortes-no-transito-em-todo-o-mundo>. Acesso em: 15 abr. 2025.

