



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO/FACULDADE DE DIREITO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA**

MAURÍCIO ALBAGLI OLIVEIRA

**A MARCHA DOS CRIMES SOBRE RODAS
ESTUDO SOBRE A JUSTIÇA PARA OS DELITOS DE TRÂNSITO NA
METRÓPOLE DE SALVADOR-BAHIA (2016-2020)**

Salvador
2023

MAURÍCIO ALBAGLI OLIVEIRA

**A MARCHA DOS CRIMES SOBRE RODAS
ESTUDO SOBRE A JUSTIÇA PARA OS DELITOS DE TRÂNSITO NA
METRÓPOLE DE SALVADOR-BAHIA (2016-2020)**

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Segurança Pública, Justiça e Cidadania, do Programa de Estudos, Pesquisas e Formação em Políticas e Gestão de Segurança Pública (PROGESP), da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Segurança Pública, Justiça e Cidadania.

Orientadora: Profa. Msc. Andrija Oliveira Almeida.

Salvador
2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

O48 Oliveira, Maurício Albagli
A marcha dos crimes sobre rodas estudo sobre a justiça para os delitos de trânsito na metrópole de Salvador-Bahia (2016-2020) / por Maurício Albagli Oliveira. – 2024.
211 f. : il. color.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Andrija Oliveira Almeida.
Dissertação (Mestrado Profissional) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Direito; Universidade Federal da Bahia – Escola de Administração, Salvador, 2024.

1. Acidentes de trânsito - homicídio. 2. Acidentes de trânsito – Salvador (BA). 3. Bebidas e acidentes de trânsito. I. Almeida, Andrija Oliveira. II. Universidade Federal da Bahia - Faculdade de Direito. III. Universidade Federal da Bahia – Escola de Administração. IV. Título.

CDD – 345.0247

MAURÍCIO ALBAGLI OLIVEIRA

**A MARCHA DOS CRIMES SOBRE RODAS
ESTUDO SOBRE A JUSTIÇA PARA OS DELITOS DE TRÂNSITO NA
METRÓPOLE DE SALVADOR-BAHIA (2016-2020)**

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do grau de Mestre em Segurança Pública, Justiça e Cidadania, pela Escola de Administração/Faculdade de Direito, da Universidade Federal da Bahia, na Área de Concentração: Segurança Pública, Linha de Pesquisa: Criminalidade e Criminalização. Aprovada em 19 de dezembro de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Andrija Oliveira Almeida – Orientadora
Mestre em Saúde Comunitária pela Universidade Federal da Bahia
Universidade Federal da Bahia

José Mário Wanderley Gomes Neto
Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal de Pernambuco
Universidade Católica de Pernambuco

Juliana Tonche
Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo
Universidade Federal do Vale do São Francisco

Luis Felipe Zilli do Nascimento
Doutor em Sociologia pela Universidade Federal de Minas Gerais
Fundação João Pinheiro

Dedico este trabalho a meus pais, Júlia e Itamar (*in memoriam*), a minha esposa, Maria Isabel, e a minha filha, Julinha.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, inicialmente, à administração superior do Tribunal de Justiça da Bahia, nas pessoas da Juíza de Direito Rita de Cássia Ramos Carvalho, e do Diretor-Geral da Universidade Corporativa da Corte (UNICORP), o Desembargador Mário Augusto Albiani Alves Júnior, pelo empenho em patrocinar a pós-graduação *stricto sensu* de excelente qualidade para os magistrados e servidores do Poder Judiciário do Estado da Bahia.

Agradeço ainda aos professores Andrija Almeida Oliveira, minha orientadora, Juliana Tonche, Lucas Gabriel Santos Costa, Luis Felipe Zilli do Nascimento e Milton Júlio de Carvalho Filho, que participaram das minhas bancas de seleção e qualificação, e que muito contribuíram para o planejamento e escrita deste trabalho. Este agradecimento se estende a todos os professores dos componentes curriculares por mim cursado ao longo do mestrado, pelos ensinamentos que me propiciaram, e ao pessoal da secretaria do Programa.

Aos colegas Juízes de Direito, Edson Souza, Maria Fausta Cajahyba Rocha, Mariana Deiró de Santana Brandão, Moacir Pitta Lima Filho e Regina Maria Couto de Cerqueira, pelo apoio dado ao autorizarem a pesquisa em processos judiciais dos órgãos jurisdicionais pelos quais são responsáveis.

Agradeço, por fim, a Rafael Rodrigues dos Santos e Milena Massarra de Faria pela relevante contribuição na coleta dos dados empíricos deste trabalho, a Ibson Matheus Alves de Lima, que gentilmente me cedeu as fotografias que ilustram a dissertação, a meu irmão Alexandre Albagli Oliveira e, ainda, aos colegas e amigos Daniela Bahia, Rita Márcia Leite Santos, Gustavo da Silva Machado, Gustavo Henrique Almeida Lyra, Márcio de Oliveira Neves e Rogério Miguel Rossi.

“A regularidade premente e crônica com que ocorrem os acidentes rodoviários impressiona precisamente porque a morte na estrada se repete, sempre a mesma, sempre de novo, tanto que somos obrigados a procurar a lei, a causa possível e, no entanto, atravessar o paradoxo em nosso próprio caminho do número, da necessidade de quantificar (Quantos acidentes? Quantas mortes?). Surpreende-nos o fato de que, inversamente, toda vez que ocorre um acidente, é na verdade um evento único, irrepetível, singular, imprevisível que, acontecendo aquela vez ali e nunca mais, toda vez significa o fim de um mundo.”

Fabio Volpe

OLIVEIRA, Maurício Albagli. **A MARCHA DOS CRIMES SOBRE RODAS: Estudo sobre a justiça para os delitos de trânsito na metrópole de Salvador-Bahia (2016-2020)**. 2023. 223 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Segurança Pública, Justiça e Cidadania). Escola de Administração/Faculdade de Direito, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2023.

RESUMO

A mortalidade no trânsito de veículos se revela como um grave problema nacional e de ordem global. O escopo deste trabalho é analisar o funcionamento do sistema de justiça criminal, em relação aos processos registrados no período de 2016-2020 acerca dos seguintes crimes de trânsito, ocorridos no município de Salvador/BA: homicídio culposo e lesão corporal culposa agravada praticados na direção de veículo automotor, e embriaguez ao volante, previstos no Código de Trânsito Brasileiro. Trata-se de estudo baseado no modelo empírico documental, quantitativo e transversal, abrangendo 327 processos instaurados nos órgãos judiciários competentes no período citado. Objetiva-se descrever o perfil dos acusados e vítimas dos delitos de trânsito, levantando variáveis como sexo, idade, estado civil e grau de escolaridade, e verificar dados objetivos sobre tais crimes, como local, horário, tipo dos veículos envolvidos e dos acidentes, entre os quais atropelamentos de pessoa e colisões. O estudo também tem como fim constatar a duração dos inquéritos policiais, as provas produzidas e o índice de adoção dos institutos de justiça penal consensual. Todos os processos por crimes de lesão corporal e homicídio instaurados no período (2016-2020) foram pesquisados (n=136). No caso dos delitos de embriaguez ao volante, foi apurada uma amostra de 191 dos 644 processos ajuizados no período (2016-2020). Esta amostra (n=191) foi extraída aleatoriamente a partir de programa computacional de estatística (OpenEpi), com erro amostral de 10% e nível de confiança de 90%. Constatou-se que no ano de 2020 foram registrados 75% menos acidentes na cidade de Salvador em relação ao ano de 2016. Evidenciou-se na pesquisa que dos acusados nos processos sobre o crime de embriaguez ao volante, 181 (94,8%) condutores eram homens e 10 mulheres. No que se refere aos delitos de homicídio e lesão corporal, que são crimes culposos (cometidos por negligência, imprudência ou imperícia), o percentual de homens envolvidos foi semelhante, totalizando 94,1% dos casos. As pessoas com idade entre 28 e 37 anos formaram o grupo etário que mais se envolveu no delito de embriaguez ao volante (39,9%), a maioria (69,9%) solteira. Nos grupos etários das idades de 18 a 27, 28 a 37, 38 a 47, e 48 a 57 anos os acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal pesquisados foram distribuídos de forma equilibrada. Os

maiores de 57 anos representaram pequena parcela dos denunciados pelos crimes (6,6%). Apenas 11% dos envolvidos nos crimes de lesões corporais e homicídio culposos possuíam anotação criminal, de maneira que a maioria dos envolvidos nestes delitos não tem conduta criminal habitual ou reiterada. Os acusados destes crimes guiavam principalmente automóveis (52,9%) e motocicletas (14,7%). Os atropelamentos de pessoas (67) e colisões (54) abrangeram 88,97% dos acidentes estudados. Os pedestres representaram 48,78% das vítimas dos casos. Foram categorizados 54 acidentes como colisões, e em 38 delas (72,22%) as vítimas trafegavam em motocicletas. Um quantitativo de 116 (60,73%) dos 191 processos por embriaguez ao volante investigados foram resolvidos por método de justiça penal consensual.

Palavras-Chave: Homicídio na direção de veículo automotor. Lesão corporal grave na direção de veículo automotor. Embriaguez ao volante. Violência no trânsito.

OLIVEIRA. Maurício Albagli. **THE EVOLUTION OF ROAD CRIME: Study on the criminal justice system in cases of road traffic offenses in the city of Salvador, Bahia, Brazil, between 2016 and 2020.** 2023. 223 p. Dissertation (Professional Master's Degree in Public Safety, Justice and Citizenship). School of Administration/ Law School, Federal University of Bahia, Salvador, 2018.

ABSTRACT

Road traffic mortality constitutes a serious problem in Brazil and worldwide. The objective of this study was to analyze how the criminal justice system functioned in the municipality of Salvador, Bahia, Brazil in relation to lawsuits registered between 2016 and 2020 for the following road traffic violations stipulated in the Brazilian Highway Code: involuntary manslaughter and grievous bodily harm caused while driving an automobile, and drunk driving. This study, based on the cross-sectional, quantitative, documentary, empirical model, included 327 lawsuits registered with the relevant courts of law within the study period. The objective was to describe the profile of the individuals accused and of the victims of traffic violations, taking variables such as sex, age, marital status and schooling into consideration, and to verify objective data on these crimes, such as location, time, type of vehicle involved and type of accident, including pedestrian-vehicle accidents and vehicle collisions. Another aim of the study was to determine the time required for police investigation, the evidence produced and the rate of adoption of the consensus model of criminal justice. All the lawsuits referring to grievous bodily harm or death registered between 2016 and 2020 were investigated (n=136). Of a total of 644 lawsuits judged in court over the study period (2016-2020), 191 referred to drunk driving. This sample (n=191) was extracted at random using a statistical computer software program (OpenEpi), for a sample error of 10% and a 90% confidence level. In 2020, 75% fewer accidents were registered in Salvador compared to 2016. Of the individuals accused of a drunk driving offence, 181 (94.8%) were male and 10 were female. Regarding cases of homicide or bodily harm, which are involuntary offences (committed through negligence, recklessness or incompetence), the percentage of men involved was similar, comprising 94.1% of cases. Individuals aged 28 to 37 years constituted the age group that was most involved in cases of drunk driving (39.9%) and most (69.9%) were single. Those accused of causing death or bodily harm by driving were evenly distributed among the 18-27 years, 28-37 years, 38-47 years and 48-57 years age groups. Individuals over 57 years of age formed a minority of those

accused of crimes (6.6%). Only 11% of those involuntarily involved in the crimes of causing death or grievous bodily harm by driving had a criminal record; consequently, most of those involved in these crimes are not habitual criminals or repeat offenders. The individuals accused of these crimes were predominantly driving cars (52.9%) or motorcycles (14.7%). Accidents involving pedestrians (67) and collisions (54) accounted for 88.97% of the accidents evaluated. Overall, 48.78% of victims were pedestrians. Fifty-four accidents were classified as collisions and in 38 of these accidents (72.22%) the victims were motorcyclists. Of the 191 lawsuits involving drunk driving, 116 (60.73%) were resolved through the consensus model of criminal justice.

Keywords: vehicular homicide; causing grievous bodily harm by driving; drunk driving; traffic violence.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1	– Reprodução do veículo Serpollet a vapor	25
Figura 2	– Níveis de alcoolemia após o consumo de gin, vinho e cerveja (g/l de sangue)	55
Figura 3	– Anúncio publicitário do VW Fusca da década de 1960	106
Figura 4	– Espécies de veículos conforme o CTB	113

FOTOGRAFIAS

Fotografia 1	– Vista aérea da Avenida Luiz Viana Filho (Paralela)	47
Fotografia 2	– Vista aérea da Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana)	47
Fotografia 3	– Vista aérea da Avenida Octávio Mangabeira	150

GRÁFICOS

Gráfico 1	– Distribuição entre os dias da semana dos crimes de embriaguez ao volante denunciados (Salvador, 2016-2020)	74
Gráfico 2	– Acusados do crime de embriaguez ao volante por sexo (Salvador, 2016-2020)	76
Gráfico 3	– Acusados do crime de embriaguez ao volante por estado civil (Salvador, 2016-2020)	77
Gráfico 4	– Grau de escolaridade dos acusados do crime de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)	77
Gráfico 5	– Local de residência dos acusados dos crimes de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)	80
Gráfico 6	– Comparativo das regiões de ocorrência dos fatos e das residências dos acusados dos crimes de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)	81
Gráfico 7	– Distribuição dos crimes dos arts. 302 e 303, do CTB, entre os dias da semana (Salvador, 2016-2020)	104
Gráfico 8	– Sexo dos acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal (Salvador, 2016-2020)	105
Gráfico 9	– Idade dos acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal (Salvador, 2016-2020)	107
Gráfico 10	– Região administrativa da residência dos acusados dos crimes dos arts. 302 e 303, do CTB (Salvador, 2016-2020)	110
Gráfico 11	– Comparativo entre os locais dos fatos e das residências dos acusados (crimes dos arts. 302 e 303, do CTB, Salvador, 2016-2020)	111
Gráfico 12	– Situação das vítimas nos acidentes de trânsito objeto do estudo	114

Gráfico 13	–	Categorias dos veículos conduzidos pelos acusados dos acidentes (colisões) e de locomoção das vítimas (Salvador, 2016-2020)	115
Gráfico 14	–	Óbitos por veículo de locomoção da vítima nos anos de 2015 a 2020 (Estado de São Paulo)	118
Gráfico 15	–	Meios de abertura do inquérito policial para apuração dos crimes de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)	128
Gráfico 16	–	Meios de abertura dos procedimentos policiais (CTB, arts. 302 e 303) – Salvador, 2016-2020	130
Gráfico 17	–	Motivos das abordagens dos condutores flagrados sob influência de substância psicoativas (Salvador, 2016-2020)	133
Gráfico 18	–	Solicitação do teste com o etilômetro nas abordagens (CTB, art. 306)	134
Gráfico 19	–	Solicitação do teste com o etilômetro nas abordagens (CTB, arts. 302 e 303)	143

MAPAS

Mapa 1	–	Óbitos no trânsito no estado da Bahia (2017)	42
Mapa 2	–	Óbitos por acidentes de veículo na região de Vitória da Conquista (2017)	43
Mapa 3	–	Vias da cidade de Salvador com maiores ocorrências de sinistros fatais (2017-2020)	45
Mapa 4	–	Regiões administrativas do município de Salvador	75

QUADROS

Quadro 1	–	Crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro	20
Quadro 2	–	Redações do art. 306, do Código de Trânsito Brasileiro	63
Quadro 3	–	Categorias de habilitação para conduzir veículo automotor	90
Quadro 4	–	Penas aplicáveis aos crimes de lesão corporal culposa previstas no CP e no CTB	94
Quadro 5	–	Redações do art. 302, do Código de Trânsito Brasileiro	100
Quadro 6	–	Classificação dos veículos quanto à espécie (CTB)	112

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	– Taxa de homicídios e violência no trânsito nos estados do Brasil (mortes por 100 mil habitantes, 2011-2015)	32
Tabela 2	– Mortalidade no trânsito nos estados brasileiros por 100 mil veículos (2011-2015)	33
Tabela 3	– Mortalidade no trânsito nos estados brasileiros (2016-2020)	33
Tabela 4	– Total de óbitos em acidentes de trânsito nos estados brasileiros nos anos de 1989 e 2021, e as respectivas variações percentuais	34
Tabela 5	– Mortalidade em acidentes de trânsito em países diversos (2017)	35
Tabela 6	– Mortalidade em acidentes de trânsito em países diversos por milhão de habitantes (2018)	37
Tabela 7	– Taxas de alcoolemia permitidas e mortalidade em países europeus (2017)	38
Tabela 8	– População, frota de veículos e óbitos no trânsito de Salvador (2016-2021)	43
Tabela 9	– Número de ocorrências, mortos e feridos em acidentes de trânsito em Salvador (2016-2021)	44
Tabela 10	– Processos por crimes de trânsito ajuizados nas varas especializadas da Comarca de Salvador (2016-2020)	48
Tabela 11	– Quantitativo das populações/amostras dos processos objeto do estudo	49
Tabela 12	– Fases dos processos judiciais quando pesquisados (Salvador, 2016-2020)	50
Tabela 13	– Regiões administrativas do município de Salvador, população e crimes de embriaguez ao volante registrados (2016-2020)	73
Tabela 14	– Horário dos flagrantes do crime de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)	75
Tabela 15	– Idade do acusado na data do fato, crime do art. 306, do CTB – Salvador, 2016-2020	76
Tabela 16	– Regiões administrativas do município de Salvador, população e crimes de homicídio e lesão corporal culposos ao volante verificados (2016-2020)	101
Tabela 17	– Horário das ocorrências dos acidentes de trânsito (Salvador, 2016-2020)	102
Tabela 18	– Probabilidade de ocorrência de acidentes de trânsito - homens x mulheres	106
Tabela 19	– Estado civil dos acusados dos delitos de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)	107
Tabela 20	– Grau de escolaridade dos acusados dos delitos de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)	108
Tabela 21	– Tipos de veículos guiados pelos acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)	110
Tabela 22	– Tipos dos acidentes de trânsito objeto do estudo (Salvador, 2016-2020)	111
Tabela 23	– Idade e estado civil das vítimas dos delitos de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)	113

Tabela 24	– Causas dos acidentes apontadas nas denúncias do Ministério Público para os crimes de lesão corporal e homicídio na direção de veículo automotor (Salvador, 2016-2020)	118
Tabela 25	– Valores das fianças concedidas nos crimes objeto do estudo	132
Tabela 26	– Testes com o etilômetro realizados ou recusados (CTB, art. 306)	133
Tabela 27	– Verificação da embriaguez dos condutores (CTB, arts. 302 e 303)	144
Tabela 28	– Número de inquiridos nos inquéritos policiais (CTB, art. 306)	144
Tabela 29	– Número de inquiridos nos inquéritos policiais (CTB, arts. 302 e 303)	145
Tabela 30	– Duração dos inquéritos policiais (crimes do art. 306, do CTB)	146
Tabela 31	– Tempo decorrido entre a finalização do IP e o oferecimento da denúncia (CTB, art. 306)	147
Tabela 32	– Duração dos inquéritos policiais (crimes dos arts. 302 e 303, do CTB)	147
Tabela 33	– Tempo decorrido entre a finalização do IP e o oferecimento da denúncia (CTB, arts. 302 e 303)	148
Tabela 34	– Tramitação dos dez inquéritos policiais mais delongados (crime de embriaguez ao volante)	148
Tabela 35	– Tramitação dos dez inquéritos policiais mais delongados (crimes de lesão corporal e homicídio culposos na direção de veículo automotor)	151
Tabela 36	– Tempo decorrido entre a data do fato e a sentença extintiva da punibilidade do acusado (art. 89, da Lei nº 9.099/95), pelo crime de embriaguez ao volante	166
Tabela 37	– Prazos de prescrição da pretensão punitiva (art. 109, do Código Penal)	169
Tabela 38	– Prazos de prescrição da pretensão punitiva (crimes dos arts. 302, 303 e 306, do CTB)	169

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

abr.	abril
ago.	agosto
AgRg	Agravo Regimental
ampl.	ampliada
AREsp	Agravo em Recurso Especial
art.	Artigo
arts.	Artigos
AT	Acidente de Trânsito
atualiz.	atualizada
Av.	Avenida
CAB	Centro Administrativo da Bahia
CE	Ceará
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CF	Constituição Federal
cm ³	centímetro cúbico
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CP	Código Penal
CPP	Código de Processo Penal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
dez.	Dezembro
dg	Decigrama
dg/l	decigrama por litro
DP	delegacia de polícia
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
ed.	edição
EDcl	embargos de declaração
ESRA	E-Survey of Road Users' Attitudes
EUA	Estados Unidos da América
f.	folha
fev.	fevereiro
FMLF	Fundação Mário Leal Ferreira
g	grama
HC	habeas corpus
IATSS	International Association of Traffic and Safety Sciences
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IP	inquérito policial
IPs	inquéritos policiais
IPEA	Instituto de Pesquisas Aplicadas
jan.	janeiro
jul.	julho
jun.	junho
Km/h	quilômetro por hora

l	litro
mar.	março
mg	miligrama
MG	Minas Gerais
mg/l	miligramas por litro
MM.	Meritíssimo
modif.	modificada
MP	Ministério Público
mph	milhas por hora
MS	Mato Grosso do Sul
Msc.	Mestre
n.	número
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
ns.	números
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
out.	outubro
p.	página
PA	Pará
PR	Paraná
Profa.	Professora
RENACH	Registro Nacional de Carteiras de Habilitação
REsp	Recurso Especial
rev.	revisada
RHC	Recurso em Habeas Corpus
RJ	Rio de Janeiro
RN	Rio Grande do Norte
RS	Rio Grande do Sul
SAJ	Sistema de Automação da Justiça
SEDUR	Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SC	Santa Catarina
set.	setembro
SP	São Paulo
SUS	Sistema Único de Saúde
TCO	termo circunstanciado de ocorrência
TJBA	Tribunal de Justiça do Estado da Bahia
TRANSALVADOR	Superintendência de Trânsito de Salvador
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
v.	volume
VW	Volkswagen

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	19
2	LEI E SOCIEDADE EM TRÂNSITO.....	24
2.1	Mortes no trânsito x desenvolvimento socioeconômico: comparativo entre as unidades federativas brasileiras.....	31
2.2	Terra em trânsito: os acidentes de trânsito como problema global.....	36
2.3	Os acidentes de trânsito no mapa da Bahia.....	42
3	PERCURSO METODOLÓGICO.....	48
3.1	Amostra.....	48
3.2	Desenho metodológico.....	49
4	O ÁLCOOL DESPISTA: O CRIME DE EMBRIGUEZ AO VOLANTE NA CIDADE DE SALVADOR (2016-2020)	52
4.1	Traços característicos e conceituação legal da embriaguez.....	52
4.2	As diversas formulações do tipo penal de embriaguez ao volante no Código de Trânsito Brasileiro.....	62
4.2.1	Redação original.....	64
4.2.2	A Lei Seca: a derrapagem da legislação.....	67
4.2.3	A correção da direção pela Lei nº 12.760/2012.....	70
4.4	Distribuição geográfica e temporal dos casos de embriaguez ao volante.....	72
4.5	Perfil dos condutores envolvidos no crime de embriaguez ao volante.....	75
4.5.1	Sexo, idade, estado civil e grau de escolaridade.....	75
4.5.2	Habilitação para conduzir veículo automotor.....	78
4.5.3	Local de residência dos acusados	79
5	ACIDENTES DE VEÍCULOS COM VÍTIMAS E CRIMINALIZAÇÃO NA METRÓPOLE DE SALVADOR (2016-2020).....	82
5.1	Elementos específicos dos tipos penais do homicídio e lesão corporal na condução de veículo automotor.....	86
5.2	Circunstâncias agravantes dos crimes.....	87
5.3	Sanções aplicáveis: avanços e marchas a ré na formulação do tipo penal do homicídio culposo na condução do veículo automotor.....	96
5.4	Vias de fato: distribuição geográfica e temporal dos delitos.....	101
5.5	Perfil dos condutores envolvidos nos delitos.....	103
5.6	Categorização dos veículos e dos acidentes.....	110
5.7	As vítimas dos crimes	112
5.8	As causas dos acidentes	117
6	CRIME E CASTIGO: A PERSECUÇÃO PENAL DOS CRIMES OBJETO DO ESTUDO	123
6.1	Meios de abertura dos inquéritos policiais.....	127
6.2	Adoção de medidas cautelares diversas da prisão.....	131
6.3	Em busca de pistas: as provas produzidas nos inquéritos policiais.....	132
6.4	Duração dos inquéritos policiais.....	145
6.5	A via de mão dupla da consensualidade no sistema processual penal dos crimes de trânsito	156
6.6	As sentenças declaratórias de prescrição: taxa de atrito.....	165

7	CONCLUSÃO	176
	REFERÊNCIAS	184
	APÊNDICE A – Carta de pedido de anuência institucional.....	196
	APÊNDICE B – Instrumento da coleta de dados.....	198
	APÊNDICE C – Bairros e regiões administrativas do município de Salvador	202
	APÊNDICE D – Jurisprudência recente do Superior Tribunal de Justiça sobre crime de homicídio culposo	206

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes no trânsito geram uma das principais causas de morte não naturais no Brasil, em todas as faixas de idade, constituindo um problema de amplitude global, que atinge significativamente também países com altos níveis socioeconômicos, como é o caso dos Estados Unidos da América. O Brasil é um dos principais responsáveis pelos óbitos em acidentes automobilísticos no mundo, circunstâncias que lhe impõem significativos custos sociais, no trabalho e na previdência social.

Este fenômeno epidemiológico fez surgir uma agenda pública que motivou a edição, no ano de 1997, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), extenso diploma legislativo contendo 341 artigos, que veicula a política nacional com diversas regras com vistas à segurança, fluidez, conforto, fiscalização e educação para o trânsito, entre outras, além de estabelecer reprimendas administrativas e criminais para os infratores de tais regramentos.

À medida em que o problema dos acidentes de trânsito foi se agravando, diversas leis foram criadas, em um curto intervalo de tempo, com o desiderato de melhor descrever e delimitar as infrações administrativas e criminais e tornar mais rígidas as sanções aplicáveis, principalmente em relação aos delitos de homicídio, lesão corporal e embriaguez ao volante previstos no Código.

Neste contexto, o objetivo geral deste trabalho é analisar o funcionamento do sistema de justiça criminal na Comarca de Salvador/BA, em relação a três delitos (homicídio culposo e lesão corporal culposa agravada na direção de veículo automotor, e embriaguez ao volante), para tanto investigando os processos ingressos mediante denúncia do Ministério Público nas varas criminais especializadas locais no período compreendido entre os anos de 2016 e 2020.

A pergunta de partida do estudo é a seguinte: como os crimes de trânsito denunciados pelo Ministério Público entre os anos de 2016-2020, cometidos no município de Salvador, foram apurados nas Varas Criminais da Comarca, e quais os perfis objetivos e subjetivos destes delitos, sob o enfoque quantitativo?

São objetivos específicos da investigação:

- a) Descrever o perfil dos acusados e vítimas dos crimes de trânsito circunscritos na pesquisa, levantando variáveis como sexo, idade, estado

civil e grau de escolaridade;

- b) Verificar dados objetivos sobre os reportados crimes, tais como local e horário do fato, tipo do veículo (automóvel, caminhoneta, motocicleta, ônibus, etc.) e do acidente (colisão, choque, atropelamento, capotamento, tombamento, etc.).
- c) Constatar o tempo de duração dos processos, as provas produzidas, os índices de adoção de institutos de justiça penal consensual, e o percentual de condenações e absolvições.

O estudo caracteriza-se, assim, como empírico documental, do tipo quantitativo, transversal, de alcance exploratório descritivo, e centra-se nos delitos de trânsito capitulados no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23/09/1997, tidos como infração de médio ou alto potencial ofensivo, que são as lesões corporais agravadas e homicídios culposos praticados na direção de veículo automotor, e a embriaguez ao volante (CTB, arts. 302, 303 e 306), cometidos no Município de Salvador e apurados nas Varas Criminais por meio de ações penais iniciadas entre os anos de 2016 e 2020. Não integram a pesquisa, portanto, (a) as outras infrações penais de trânsito, consideradas como de menor potencial ofensivo, cuja apuração se processa nos Juizados Especiais Criminais da Comarca; (b) os processos por crimes de trânsito cometidos no outro município que integra a Comarca de Salvador, que é Madre de Deus; e (c) os fatos delituosos apurados em inquéritos policiais que, por qualquer motivo (como a morte do agente), não foram seguidos de processos criminais.

Desta forma, são objeto do estudo três dos onze delitos capitulados no Código de Trânsito Brasileiro, de números 1, 2 e 5 do Quadro que segue.¹

Quadro 1 – Crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro

	Artigo do CTB	Descrição do tipo penal
1	302	Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor.
2	303	Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor.
3	304	Deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública.
4	305	Afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.

¹ A Lei nº 14.599, de 19/06/2023, modificou diversos artigos do CTB, substituindo o termo *acidente* por *sinistro* em 38 dispositivos do diploma normativo, inclusive dos crimes dos arts. 302, 304, 305 e 312.

5	306	Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.
6	307	Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento no Código de Trânsito Brasileiro.
7	308	Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada.
8	309	Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano.
9	310	Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança.
10	311	Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano.
11	312	Inovar artificialmente, em caso de sinistro automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz.

Fonte: autoria própria.

Assim, entre as condutas qualificadas como delitos de trânsito, há aquelas consideradas como infrações de menor potencial ofensivo², às quais a lei impõe penas mais brandas e oferta aos infratores institutos de justiça penal consensual. No caso destes delitos, o sistema de justiça opera-se em juizados especiais criminais, cuja atuação se orienta pelos princípios da simplicidade, informalidade, economia processual e celeridade, objetivando, sempre que possível, a reparação dos danos sofridos pela vítima e a aplicação de pena não privativa de liberdade.³

Outros crimes descritos no Código de Trânsito Brasileiro – que são abordados neste trabalho - ostentam maior gravidade, representam ofensas mais significativas aos bens jurídicos penalmente tutelados, e, por isto, demandam processos mais formais que são investigados por inquérito policial e tramitam em juízos comuns. Como já referido, são eles: homicídio culposo e lesões corporais culposas, estas de natureza grave, na direção de veículo automotor, e embriaguez ao volante. A pesquisa abrangerá, portanto,

² Lei nº 9.099, de 26/09/1995: “Art. 61. Consideram-se infrações penais de menor potencial ofensivo, para os efeitos desta Lei, as contravenções penais e os crimes a que a lei comine pena máxima não superior a 2 (dois) anos, cumulada ou não com multa.”

³ Lei nº 9.099, de 26/09/1995, art. 62.

as ações penais sobre os três reportados crimes que foram registrados, por força de denúncia do Ministério Público, no sistema de justiça criminal da Comarca de Salvador entre os anos de 2016 a 2020, de modo que não estão incluídos no estudo os inquéritos policiais que porventura não evoluíram para processos criminais.

Na investigação, a partir de dados coletados nos processos judiciais referidos, são explorados e quantificados dados como idade, sexo, estado civil e grau de escolaridade, dos infratores e das vítimas, local e horário do fato, tipo de veículo e causa do acidente automobilístico; e outros de ordem processual penal, a exemplo da produção de provas e adoção de institutos de justiça penal consensual.

Desta forma, a finalidade do trabalho é contribuir para o debate sobre o problema das infrações penais de trânsito, cometidas no âmbito do Município de Salvador, Estado da Bahia, e sobre as ações que as autoridades e agentes de trânsito e da Polícia, Ministério Público e o Poder Judiciário local desenvolvem para aplicar a investigação e jurisdição em tais casos.

Justifica-se o enfoque uma vez que o tema ainda não é muito debatido na pesquisa científica, principalmente quando a fonte primária do estudo são processos judiciais. A escolha se deu diante da experiência do autor com a Justiça Criminal durante determinado período do exercício da magistratura no Poder Judiciário do Estado da Bahia, iniciado no ano de 1999.

Entende-se que o trabalho é relevante também porque intenta que se melhor conheça – e oxalá se contribua para aperfeiçoar - a dinâmica de funcionamento de instituições que estão inseridas no sistema de segurança pública e justiça criminal, para tanto se identificando e quantificando fenômenos da criminalidade e o respectivo enfrentamento, objetivos que estão entre os escopos primordiais do Programa de Mestrado em que a pesquisa foi desenvolvida.

Na dimensão ética, é importante assinalar que cada um dos Juízes de Direito titulares dos órgãos jurisdicionais onde tramitam ou tramitaram os processos objeto do estudo foi contatado e autorizou expressamente a realização da pesquisa nas respectivas unidades judicantes (ver APÊNDICE A).

Assumiu-se na carta endereçada aos magistrados o compromisso com os princípios éticos em pesquisa e o uso dos dados exclusivamente para fins científicos, assegurados o anonimato, a privacidade e a confidencialidade das informações de

terceiros presentes nas peças documentais.

O trabalho está estruturado em quatro seções às quais se somam essa introdução e a conclusão.

Na segunda seção da pesquisa, são discutidas questões como o acidente de trânsito como problema público multifacetado de ordem global, o aumento vertiginoso das frotas de veículos e suas naturais consequências, e a dificuldade da população brasileira em cumprir as normas de trânsito, entre outras.

Na terceira seção são apresentados os contornos legais sobre o crime de embriaguez ao volante e a investigação quantitativa desta infração penal, com as balizas temporais e espacial já referidas, seus resultados e a análise dos dados.

Os crimes de homicídio e lesão corporal culposos na direção de veículos automotores são o objeto da seção 4 do trabalho, quando são distribuídos quantitativamente os dados subjetivos e objetivos acerca destes delitos, ao cabo do estudo de 136 processos judiciais.

Na última etapa do trabalho antes de suas conclusões, apreciam-se variáveis de natureza processual penal, sempre sob o ângulo quantitativo, e são computadas sentenças que puseram termo aos processos objeto do estudo, condenatórias, absolutórias, declaratórias de prescrição, e aquelas que resolveram o processo de forma consensual, como, por exemplo, por meio de transação penal e suspensão condicional do processo.

2 LEI E SOCIEDADE EM TRÂNSITO

“Quando eu fui ao Brasil, [...] gostei do país porque me fazia pensar que eu estava na Nigéria, mas as estradas eram melhores.”

Chimamanda Ngozi

A violência no trânsito é um grande problema de ordem global, e, particularmente, um drama nacional.

O Brasil ostentou, em 2010, atrás apenas da China, Índia e Nigéria, a incômoda posição de quarto país do mundo em termos de óbitos em acidentes de transporte, em números absolutos. Em mortes por 100 mil habitantes, o ranking, incluindo apenas os quatro países reportados, foi o seguinte: 1º Nigéria (33,7); 2º Brasil (22,0); 3º China (20,0); e 4º Índia (18,9) (Gomes, 2013).

Segundo cálculos da Organização Mundial de Saúde (OMS), no ano de 2009 ocorreram 1,3 milhões de mortes no trânsito em 178 países, quadro que induziu à projeção de 2,4 milhões para o ano de 2030 (Waiselfisz, 2012, p. 3).

O Brasil compõe o grupo dos dez países nos quais se concentra mais da metade das mortes provocadas por acidentes de trânsito, e face a esta posição desfavorável participou do projeto denominado Road Safety in 10 Countries, que visava à redução da mortalidade no trânsito entre os anos de 2011 e 2020 (Rios *et al.*, 2019, p. 2).⁴

Pesquisa do ano de 2012 indicou que os acidentes de trânsito representavam a terceira causa de mortes de pessoas na faixa de 30-44 anos no mundo; a segunda na faixa de 5-14 anos; e a primeira na faixa de 15-29 anos, e 90% destas mortes ocorrem em países em desenvolvimento, que, em conjunto, detém menos da metade da frota mundial (Waiselfisz, 2012).

Entre os anos 2000 e 2010 as mortes no trânsito no país recrudesceram de 28.995 para 40.989, o que representa um aumento de 41,4% (Waiselfisz, 2012), e de lá para cá não deixaram de aumentar, tornando o fenômeno um problema público de

⁴ A Lei nº 13.614, de 11/01/2018, criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), cuja meta é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade, no mínimo, os índices nacionais de mortos por grupo de veículos e habitantes.

importância significativa.

O primeiro acidente automobilístico no Brasil ocorreu em 1897, na Estrada Velha da Tijuca, no Alto da Boa Vista, Rio de Janeiro, então capital da República. Quem guiava o veículo, um Serpollet a vapor, a 4 Km/h, era o poeta carioca Olavo Bilac, que atingiu uma árvore. O veículo, trazido da França, era de propriedade do passageiro naquele momento, José do Patrocínio, jornalista brasileiro, tendo sido ambos fundadores da Academia Brasileira de Letras (Rodrigues, 2020).

Figura 1 – Reprodução de veículo Serpollet a vapor



Fonte: Rodrigues (2020)

Não resultaram vítimas do incidente envolvendo aquelas duas figuras notáveis da República recém-proclamada, todavia, os acidentes de veículo tornaram-se ao longo do século seguinte, principalmente na sua segunda metade, um sério problema epidemiológico.

No ano de 2015, o Ministério da Saúde registrou 38.651 mortes devido aos acidentes de transporte terrestre neste país e mais de 158 mil internações hospitalares na rede do Sistema Único de Saúde (SUS) em razão destes eventos, contribuindo marcadamente para o incremento desta estatística os acidentes envolvendo motociclistas, que compõem o grupo dos vulneráveis juntamente com os pedestres (Rios *et al.*, 2019, p. 1-2).

As mortes e lesões corporais decorrentes dos acidentes de trânsito constituem um dos maiores problemas de saúde pública no mundo. Predominam na população jovem, no auge da produtividade, resultando em, além de perdas humanas, impactos ao desenvolvimento socioeconômico, em virtude dos gastos em saúde, previdência social,

danos materiais e perda produtiva (Rios *et al.*, 2019, p. 2). Muitos vitimados adquirem sequelas, e muitas famílias são destruídas pelas mortes de entes queridos (em alguns casos mais de um vem a falecer no mesmo acidente).

Nas palavras de Volpe (2011, tradução própria), este fenômeno é um tipo de “guerra” que acontece sem que percebamos, interna, silenciosa, tragédias que ocorrem em democracias entre as mais civilizadas e avançadas do mundo, todos os dias, todos os anos e durante anos. Parcela das vítimas são jovens que, em uma fração de segundo, desaparecem, no meio da vida, juntos com seus projetos, seus problemas, seus conflitos. E estes “crimes de guerra”, fenômenos violentos e traumáticos, causadores de morte súbita e instantânea dentro de um aparato mecânico, mesmo que se dessem em pequeno número (um único acidente, um único luto), ainda assim não seriam menos graves ou de menor repercussão (Volpe, 2011, tradução própria).

Mesquita Filho (2012, p. 149) destaca que os acidentes de trânsito causam consequências de diversas ordens, envolvendo os campos físicos, psicológico, econômico, político, social, e cultural, todos repercutindo intensamente sobre a vida dos acidentados. Tais eventos – prossegue – causam inúmeros óbitos, “[...]incapacidades permanentes e temporárias, alto dispêndio de recursos financeiros, problemas psicológicos e pessoais, além de dor e sofrimento das vítimas, de suas famílias, e de outros indivíduos” (Mesquita Filho, 2012, p. 149).

Segundo dados de estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) no ano de 2015, considerando-se tanto os custos diretos quanto os indiretos, em 2014 os acidentes de trânsito acarretaram um prejuízo de aproximadamente R\$ 40 bilhões no Brasil (Barroso Júnior; Bertho; Veiga, 2019, p. 2). As perdas globais são estimadas em 518 bilhões de dólares, custando aos governos de 1,0 a 3,0% dos seus produtos internos brutos, conforme dados trazidos por Mesquita Filho (2012, p. 152).

DaMatta (2010) afirma que os abusos e acidentes de trânsito alcançam no Brasil nível epidêmico e patológico, e que, em combate a este quadro, não basta a costumeira *démarche* legislativa, dado que qualquer legislação está destinada ao fracasso caso a sociedade que a recebe não esteja preparada para suas inevitáveis implicações disciplinadoras.

Explica DaMatta (2010) que, a partir dos anos 1960, período de sucesso da

indústria automobilística, o automóvel tornou-se o transporte de massa mais comum no Brasil, o que representou um dilema e se mostrou um retrocesso, visto que se coroou o sucesso individual de viés aristocrático (de cidadãos encastelados ocupando área pública significativa), em detrimento dos requerimentos coletivos. Menciona, ademais, o acerto de Gilberto Freyre, quando observou que o bonde era um instrumento de democratização, no sentido de promover o encontro e a intimidade física, absolutamente igualitária, entre pessoas conscientes de seu posicionamento pessoal.

Naqueles mesmos anos de 1960, o crescimento dos centros econômicos brasileiros fez com que o trajeto percorrido pelos trabalhadores entre a moradia e o local de trabalho se tornasse consideravelmente longo, demandando uma malha viária crescente, que não atendeu a critérios de segurança e qualidade de vida. Por outro lado, ampliaram-se as condições financeiras de parte da população, fato que lhe propiciou a aquisição de veículos, permanecendo a maioria, contudo, presa ao sistema arcaico dos transportes públicos, que a limitava em termos de acesso urbano e à vida social (Santos, 2010, p. 48).

As vias públicas foram sendo projetadas sem que fosse antevisto o tamanho que as frotas de veículos alcançariam em pouco tempo nas grandes metrópoles, e a malha viária, gradativamente, tornou-se insuficiente frente à gigante frota em circulação, causando-se enormes congestionamentos e prejuízos físicos, psicológicos e materiais aos seus moradores.⁵

Neste contexto, poucas cidades, como Brasília, Belo Horizonte e, mais recentemente, Palmas, tiveram o privilégio de usufruir de infraestrutura de vias planejadas, alargadas para a circulação simultânea de um maior número de veículos. Entretanto, até mesmo estas urbes, atualmente, já demonstram grandes congestionamentos nas horas do *rush* diariamente, tal como as cidades mais antigas.

O problema é muito mais antigo do que parece. Na Roma antiga, o trânsito se tornou tão intenso que em um período durante o dia carroças e carruagens não podiam circular, exceto para o transporte de materiais de construção dos templos dos deuses, de outras obras públicas importantes, ou para retirar materiais de demolição (Vanderbilt,

⁵ Segundo Vanderbilt (2009, p. 14), de 1977 a 1995 o número de trajetos que as pessoas percorriam a pé nos EUA foi reduzido à metade, fato que gerou uma piada naquele país: um pedestre é uma pessoa que acabou de estacionar o carro.

2009, p. 6-7). Carruagens só podiam circular a partir das três horas da tarde, o que dificultou o sono tranquilo durante a noite, como lamentou o poeta Virgílio (70-21 a.C.): “só quem tem muito dinheiro consegue dormir em Roma. A origem do problema reside nas carroças que passam pelos gargalos das ruas sinuosas e nos rebanhos que passam e fazem tanto barulho que nem um peixe conseguiria dormir” (Vanderbilt, 2009, p. 7).

Adorno (1989, p. 1) assevera que a questão atinente às mortes violentas, inclusive aquelas causadas por acidentes de trânsito, passou a despertar o interesse da área acadêmica a partir do final da década de 1960. Naquele momento, os acidentes de trânsito e os agravos à saúde ligados à violência, como os homicídios, começaram a se destacar como problema de saúde pública no Brasil, quando passaram a disputar com outras causas, como doenças infecciosas e doenças crônicas não transmissíveis, um lugar de importância na estatística geral dos óbitos.

Biavati e Martins (2007, p. 16-17) lembram que na época em que muitas vias que utilizamos hoje foram construídas, não existiam tantas pessoas e carros para ocupá-las. Nos centros antigos de várias cidades havia apenas prédios da administração, como a prefeitura, escolas, etc., num tempo em que ainda se andava a cavalo e em carroças. A partir deste centro, outras vias foram sendo abertas e lojas, bares e hotéis foram se instalando, sem muito planejamento, de acordo com o interesse particular dos proprietários dos negócios, o que gerou o estrangulamento no trânsito que é visto até hoje.

É certo que o problema da mobilidade no trânsito nos centros das grandes cidades não é exclusivamente nacional, mas global, tal como o abandono e a degradação destas áreas.

A par do aumento da frota de veículos e dos pedestres circulando nestes locais, somam-se ao problema as circunstâncias das ruas serem estreitas, e geralmente existirem poucas vagas de estacionamento nestas regiões, tanto públicas quanto nos prédios (em regra antigos), impelindo as administrações municipais dos quatro cantos do mundo a tomar medidas enérgicas para contornar este problema público, tais como a cobrança de valores significativos para o estacionamento, instituição de rodízios ou até mesmo a proibição de circulação de automóveis em determinadas áreas.

Segundo Machado (2001, p. 41), a civilização do automóvel tornou-se uma realidade na medida em que o homem o incorporou a sua vida cotidiana, ou foi por ele

revelado em suas fraquezas. Talvez o automóvel - supõe o autor - seja a máquina que mais domina e apaixona o homem moderno. O possuidor do automóvel se identifica a ele e dele se envaidece, como se fosse uma projeção de sua personalidade.

Deveras, após a Segunda Guerra Mundial, o carro tornou-se um objeto de consumo, e possuir um automóvel particular um símbolo de status social, incentivado principalmente pela propaganda nas sociedades capitalistas, que destacaram a mobilidade individual e a prosperidade com intensidade até então jamais vista (Marín; Queiroz, 2000, p. 8). E assim sucede até os dias que correm, sendo o automóvel de luxo um signo ambulante de riqueza e poder.

Henrique (2002) pontua que o automóvel se transformou em um dos símbolos sociais mais utilizados para identificar os valores e padrões da sociedade, materializando o *status* desfrutado pelas pessoas em sociedade, na modernidade. Esta supervalorização do automóvel reflete-se então nas relações entre condutor e pedestre e se manifesta na agressividade no trânsito, a partir de atitudes dos condutores, como ultrapassagens perigosas e velocidade inadequada, que exemplificam formas de violência.

Em outro tópico de seu trabalho, a autora afirma que, no contexto da exposição ao risco, o fato de dirigir um veículo não transforma uma pessoa naquilo que ela não é, mas, como qualquer meio artificial, pode servir de exacerbador de aspectos positivos ou negativos presentes na personalidade do indivíduo, assim como potencializar situações de risco, pelo fato de ser somente uma dentre várias formas de expressão, pelas quais as pessoas realizam suas atividades e se relacionam (Henrique, 2002). Um homem dirige como vive, nas palavras de Vanderbilt (2009, p. 18).

A reboque do crescimento vertiginoso da frota de veículos no país, surgiu um problema social atinente à dificuldade de obediência de forma difusa e impessoal às regras de tráfego, culminando com o desencadeamento de um número alarmante de infortúnios, que chegam a ser uma das principais causas de mortes não naturais que compõem as estatísticas de mortalidade.

No que se refere à observância das regras de trânsito, vê-se, de fato, resistência de parte de condutores, muitas vezes por falta de educação. Em qualquer cidade do Brasil, é fácil presenciar veículos estacionados sobre a calçada, guiados por pessoas que manuseiam telefones celulares, em velocidade desenfreada ou ultrapassando indevidamente a área do semáforo e da faixa de pedestre.

O trânsito de veículos é, pois, um problema complexo e multidimensional, cuja abordagem somente pode ser levada a bom termo através de esforços multidisciplinares e considerando-se a violência como multifatorial, que evoca aspectos estruturais, conjunturais, institucionais, relacionais e comportamentais. Necessário então que o estudo dos acidentes e crimes de trânsito seja focado a partir de uma perspectiva sociológica, não se limitando a determinar a gravidade do problema, causas e indicadores psicológicos dos condutores, havendo de se considerar, também, como agem as autoridades incumbidas de atuar nesta seara (Machado, 2001, p. 11-12).

As causas mais comuns dos acidentes de trânsito são atribuídas aos condutores que excedem a velocidade, guiam após consumir álcool e desrespeitam a sinalização, entre outras infrações.

Vivencia-se um cenário no âmbito nacional em que, na maioria dos centros urbanos, poucos condutores param na faixa de pedestre para dar preferência àqueles que cruzam a via a pé, como determinam as normas de trânsito. É corriqueiro presenciar-se quando algum motorista, simplesmente seguindo normas, para seu veículo na faixa sinalizadora permitindo que o pedestre atravesse a rua, este adianta o passo e gesticula agradecendo, como se estivesse causando um incômodo ao condutor e dele recebendo um favor.⁶

Muitos motociclistas, por sua vez, transitam freneticamente pelas vias em zigue-zague, passando com suas motocicletas muito próximos aos outros veículos, aumentando em muito o nível de insegurança no trânsito.

Cite-se, ainda, o caso dos capacetes, obrigatórios para os motociclistas segundo a legislação de trânsito, mas que são praticamente esquecidos nos rincões do país, seja pelos condutores, seja pelos seus caronas, muitos deles crianças, situação que se repete nas periferias das grandes cidades.

Deste modo, na medida em que a paisagem urbana é permeada por carros

⁶ Sobre o assunto, aconselham Biavati e Martins (2007, p. 41): “Não corra na faixa. Mesmo que desconfie dos motoristas, é seu direito usar a faixa de pedestre. Olhando sempre para os carros, atravesse normalmente – um passo de cada vez. Você não deve correr na faixa, também porque a cada dia que passa há mais motos na rua, e se vier algum motorista costurando entre os carros que já estão parados, é muito provável que não veja você, nem você perceba que a moto chegando”. Vanderbilt (2009, p. 31) afirma que os pedestres aprendem que o contato visual com o motorista é essencial para iniciar a travessia de uma faixa de pedestre, mas, curiosamente, “[...] pelo menos um estudo demonstrou que os motoristas têm mais chances de permitir que os pedestres cruzem a rua quando estes *não* olham para o carro que se aproxima.”

movidos a motores de explosão cujos proprietários são uma multidão, torna-se impossível movimentar-se sem um código universal válido para todos e a ser obedecidos por todos (DaMatta, 2010, p. 26), o que obviamente não acontece, sendo frequentes as burlas às regras, cronicamente percebidas.

O somatório de uma considerável frota de veículos de passeio e carga, motoristas insatisfatoriamente treinados, vias sem conservação adequada, deficiência de sinalização, fiscalização e policiamento insuficientes, entre outros tantos fatores, produzem um problema público de grande dimensão no Brasil e de alcance global.

2.1 Mortes no trânsito x desenvolvimento socioeconômico: comparativo entre as unidades federativas brasileiras

Segundo estudo do Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV (2016), o número de mortes violentas no Brasil (causadas por armas de fogo, objetos cortantes e agressões em geral), no período de 2011 a 2015, foi de 260 mil pessoas, enquanto que o número de vítimas no trânsito, no mesmo intervalo, foi calculado em 210 mil, percentuais que indubitavelmente guardam equivalência, e revelam os crônicos problemas da segurança pública e também da segurança viária no país.

Ainda conforme o estudo mencionado, os estados brasileiros que apresentam maiores índices de mortes violentas são aqueles que também apontam a maior quantidade de óbitos nos acidentes automobilísticos, daí se concluindo a faceta destes também como um problema de ordem social, de desenvolvimento humano, e atinente ao grau de eficácia do Poder Público para seu combate, por meio de educação, fiscalização e da repressão, quando necessária.

A título de exemplo, as Alagoas foram apontadas na referida pesquisa como o estado do nordeste brasileiro com maior taxa de homicídios – 305 mortes por 100 mil habitantes – e, do mesmo modo, com a maior violência no trânsito, medida em 568 mortes por 100 mil veículos (os números no âmbito nacional foram, respectivamente, de 129 mortes por 100 mil habitantes e 234 mortes por 100 mil veículos).

O desenho do quantitativo de homicídios e da violência no trânsito no precitado período (2011 a 2015), estabelecido por índices de mortalidade por 100 mil habitantes,

ficou assim delineado⁷:

Tabela 1 – Taxa de homicídios e violência no trânsito nos estados do Brasil (mortes por 100 mil habitantes, 2011-2015)
(continua)

UF	Violência pública	Violência no trânsito
Acre	127	88
Alagoas	305	122
Amapá	156	80
Amazonas	153	58
Bahia	177	86
Ceará	218	132
Distrito Federal	155	95
Espírito Santo	198	136
Goiás	197	149
Maranhão	144	118
Mato Grosso	166	173
Mato Grosso do Sul	109	153
Minas Gerais	102	103
Pará	198	93
Paraíba	190	120
Paraná	135	143
Pernambuco	179	104
Piauí	89	186
Rio de Janeiro	116	82
Rio Grande do Norte	185	86
Rio Grande do Sul	104	89
Rondônia	133	160
Roraima	131	148
Santa Catarina	57	133
São Paulo	58	76
Sergipe	215	133
Tocantins	118	178
Média do Brasil	129	104

Fonte: ONSV (2016)

O quantitativo da frota de veículos no local pesquisado também configura um critério consistente para a determinação e comparação dos acidentes de trânsito em diversos espaços físicos (municípios, estados, regiões, etc.).

No caso do Brasil, quando se computa o número de óbitos por 100 mil veículos, no lugar de 100 mil habitantes, o mapa nacional assume os seguintes contornos (anos de 2011-2015), em ordem decrescente:

⁷ Cita-se no estudo que as fontes de coleta dos dados foram o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Ministério da Saúde e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Tabela 2 - Mortalidade no trânsito nos estados brasileiros por 100 mil veículos (2011-2015)

	UF	Mortes por 100.000 veículos		UF	Mortes por 100.000 veículos
1°	Piauí	582	15°	Espírito Santo	303
2°	Alagoas	568	16°	Acre	294
3°	Maranhão	558	17°	Amazonas	290
4°	Sergipe	452	18°	Mato Grosso do Sul	288
5°	Pará	442	19°	Goiás	278
6°	Tocantins	442	20°	Rio Grande do Norte	268
7°	Paraíba	428	21°	Paraná	229
8°	Ceará	423	22°	Rio de Janeiro	220
9°	Roraima	391	23°	Minas Gerais	219
10°	Bahia	360	24°	Santa Catarina	196
11°	Pernambuco	358	25°	Distrito Federal	167
12°	Amapá	351	26°	Rio Grande do Sul	155
13°	Rondônia	328	27°	São Paulo	127
14°	Mato Grosso	315			

Fonte: ONSV (2016)

Percebe-se que dos treze estados em que há maiores percentuais de mortes no trânsito por 100 mil veículos, doze situam-se nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, que são marcadamente menos desenvolvidas no plano socioeconômico que as demais. Dos estados do Sul e Sudeste do país – que detêm melhores índices de desenvolvimento – apenas o Espírito Santos não se encontra entre aqueles que apresentam melhores índices de violência no trânsito.

A Tabela 03 complementa a de nº 02, informando o número de óbitos ocorridos em cada um dos estados do Brasil entre os anos de 2016 a 2020.

Tabela 03 – Mortalidade no trânsito nos estados brasileiros (2016-2020)

Estado	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Rondônia	475	495	381	379	413	2.143
Acre	126	113	96	112	115	562
Amazonas	418	396	412	398	397	2.021
Roraima	107	134	96	123	128	588
Pará	1.549	1.431	1.387	1.362	1.551	7.280
Amapá	96	84	68	84	69	401
Tocantins	585	600	487	472	490	2.634
Maranhão	1.664	1.424	1.354	1.268	1.399	7.109
Piauí	1.106	1.077	992	917	952	5.044
Ceará	1.980	1.594	1.574	1.355	1.311	7.814
Rio Grande do Norte	545	543	526	451	438	2.503
Paraíba	1.010	899	854	772	797	4.332
Pernambuco	1.907	1.703	1.593	1.498	1.551	8.252

Alagoas	735	616	601	607	678	3.237
Sergipe	469	420	398	398	393	2.078
Bahia	2.404	2.345	2.085	2.310	2.306	11.450
Minas Gerais	3.589	3.741	3.280	3.227	3.010	16.847
Espírito Santo	844	936	774	757	759	4.070
Rio de Janeiro	2.262	2.124	2.038	1.513	1.793	9.730
São Paulo	5.553	5.184	4.549	4.995	5.158	25.439
Paraná	2.746	2.543	2.433	2.422	2.451	12.595
Santa Catarina	1.508	1.483	1.375	1.434	1.381	7.181
Rio Grande do Sul	1.768	1.845	1.742	1.637	1.533	8.525
Mato Grosso	1.047	1.034	1.095	1.019	1.112	5.307
Mato Grosso do Sul	642	605	562	628	630	3.067
Goiás	1.745	1.664	1.534	1.469	1.578	7.990
Distrito Federal	465	342	369	338	323	1.837
Total	37.345	35.375	32.655	31.945	32.716	

Fonte: DATASUS (2023)

Na Tabela 4 são expostos os quantitativos de óbitos ocorridos nos estados brasileiros nos anos de 1989 e 2021, e o percentual de aumento ou decréscimo do problema público em relação aos reportados anos.

Tabela 4 – Total de óbitos em acidentes de trânsito nos estados brasileiros nos anos de 1989 e 2021, e as respectivas variações percentuais

(continua)

Estado	Óbitos 1989	Óbitos 2021	Varição percentual do número de óbitos anos de 1989 e 2021
Acre	52	93	78,85
Alagoas	536	629	17,35
Amapá	40	98	145,00
Amazonas	290	465	60,34
Bahia	1.197	2.414	101,67
Ceará	621	1.902	206,28
Distrito Federal	461	325	-47,07
Espírito Santo	662	799	20,69
Goiás	1.389	1.686	21,38
Maranhão	443	1.467	231,15
Mato Grosso	313	1.213	287,54
Mato Grosso do Sul	502	646	28,69
Minas Gerais	2.417	3.211	32,85
Pará	621	1.607	158,78
Paraíba	390	841	115,64
Paraná	2.336	2.668	14,21
Pernambuco	1.320	1.517	14,92
Piauí	309	902	191,91
Rio de Janeiro	3.305	1.936	-41,42
Rio Grande do Norte	352	461	30,97
Rio Grande do Sul	1.682	1.707	1,49
Rondônia	329	474	44,07
Roraima	49	147	200,00
Santa Catarina	1.532	1.411	-7,90
São Paulo	7.828	5.416	-30,81

Tabela 4 – Total de óbitos em acidentes de trânsito nos estados brasileiros nos anos de 1989 e 2021, e as respectivas variações percentuais

Estado	Óbitos 1989	Óbitos 2021	(conclusão)
			Variação percentual do número de óbitos anos de 1989 e 2021
Sergipe	186	423	127,42
Tocantins	108	534	394,44

Fonte: IPEA (2023)

Estes dados revelam que, considerados os anos de 1989 e 2021, os óbitos em acidentes de veículos no Estado do Tocantins aumentaram quase 395%, já que no primeiro ano citado sucederam 108 mortes e no segundo 534 (quinhentos e trinta e quatro). Ainda segundo o IPEA (2023), no ano de 2021 o estado do Tocantins teve o segundo pior índice de mortes por 100 mil habitantes (33,22), atrás apenas do Mato Grosso (34,00), superando o Piauí (27,42).

No estado do Mato Grosso, o aumento no número de mortes comparados os dois citados anos foi de 288%, passando o quantitativo de óbitos de 313 para 1213 (um mil, duzentos e treze). Consoante a Tabela 3, entre os anos de 2016 a 2020 o número anual de mortes no reportado estado foi sempre superior a mil, chegando a 1.1212 no ano de 2020.

No outro vértice deste recorte de dados estatísticos, observa-se que no Distrito Federal, e nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, ainda tendo em vista os anos de 1989 e 2021, o número de mortes variou negativamente, sendo reduzidos em 47,07% no primeiro, 41,42% no segundo, e 30,81% no terceiro. No ano de 2021, os três mencionados entes federativos, o Distrito Federal (10,50), o Rio de Janeiro (11,08) e São Paulo (11,61), apresentaram os melhores números no que se refere às mortes por 100 mil habitantes.

Atribuem-se como causas para este fenômeno o melhor desempenho da fiscalização e das campanhas educativas, e melhor estrutura das vias públicas em relação as demais unidades da federação, entre outras medidas. Acrescente-se que o importante aumento da frota de veículos, nas duas últimas décadas, nos dois estados referidos, assim como ocorreu nos demais entes, porém, mais lentamente, ocasionou inevitável e crescente congestionamento de veículos nos grandes centros urbanos e, via de consequência, drástica diminuição da velocidade média desenvolvida nas suas vias pelos veículos. A reboque deste fato – redução da velocidade média dos veículos nas

vias urbanas – houve o efeito benéfico do aumento da segurança no trânsito.

Quanto ao Estado do Rio de Janeiro, adicione-se a ação firme e abrangente desenvolvida nos últimos anos pelos órgãos de trânsito para fiscalizar e conter a conduta de motoristas que guiam veículos alcoolizados naquele estado (ver Leal, 2018).

Lançada esta análise acerca da violência no trânsito em todos os estados brasileiros e no Distrito Federal, a seguir são tecidas considerações sobre o problema no plano mundial.

2.2 Terra em trânsito: os acidentes de trânsito como problema global

Para fins comparativos e de reflexão da amplitude do problema no Brasil, mostra-se interessante cotejar o número de óbitos no trânsito brasileiro com aquelas ocorridas nos Estados Unidos da América (EUA) e em alguns países da Europa, Ásia e Oceania, no ano de 2017, visualizadas na seguinte Tabela:

Tabela 5 – Mortalidade em acidentes de trânsito em países diversos (2017)

(continua)

País	Número de mortes (2017)	País	Número de mortes (2017)	País	Número de mortes (2017)
Alemanha	3.177	EUA	37.150	Malta	136
Austrália	106	Finlândia	212	Noruega	106
Áustria	413	França	3.448	Nova Zelândia	379
Bélgica	620	Grécia	739	Polônia	2.831
Bulgária	682	Holanda	613	Portugal	624
Chipre	53	Hungria	624	Reino Unido	1.856
Coréia do Sul	4.182	Irlanda	157	Rep. Tcheca	577
Croácia	331	Islândia	16	Romênia	1.951
Dinamarca	183	Israel	321	Sérvia	579
Eslováquia	276	Itália	3.340	Suíça	230
Eslovênia	104	Japão	4.431	Suécia	253
Espanha	1.827	Lituânia	192		
Estônia	48	Luxemburgo	25		

Fonte: gov.uk (2020)

Da Tabela extrai-se que os números absolutos dos EUA são significativos, uma vez que, naquele país, ocorreram quase oito vezes mais mortes no trânsito (37.150) que as da segunda nação constante na tabela, o Japão, onde morreram 4.431 pessoas em

acidentes de veículo naquele ano de 2017.⁸

Demonstra-se a seguir o número de mortos no trânsito em países diversos, por cada milhão de habitantes, no ano de 2018. O rol encontra-se na ordem do maior índice (país proporcionalmente mais violento no tráfego de veículos) para o menor:

Tabela 6 – Mortalidade em acidentes de trânsito em países diversos por milhão de habitantes (2018)

Colocação	País	População	Número de mortes (2017)	Mortes por um milhão de habitantes
1 ^a	EUA	327.248.441	36.750	112,3
2 ^a	Bulgária	7.052.740	682	96,7
3 ^a	Romênia	19.529.288	1.867	95,6
4 ^a	Sérvia	7.000.000	546	78,0
5 ^a	Nova Zelândia	4.884.318	380	77,8
6 ^a	Croácia	4.106.217	317	77,2
7 ^a	Malta	1.934.640	148	76,5
8 ^a	Polônia	37.957.559	2.862	75,4
9 ^a	Coreia do Sul	51.653.005	3.781	73,2
10 ^a	Hungria	9.782,27	629	64,3
11 ^a	Grécia	10.747.663	690	64,2
12 ^a	República Tcheca	10.663.430	656	61,8
13 ^a	Chipre	864.600	53	61,3
14 ^a	Lituânia	2.809.917	170	60,5
15 ^a	Luxemburgo	602.006	36	59,8
16 ^a	Portugal	10.288.624	606	58,9
17 ^a	Itália	60.511.883	3.310	54,7
18 ^a	Bélgica	11.396.226	604	53,0
19 ^a	Islândia	348.162	18	51,7
20 ^a	Estônia	1.318.897	67	50,8
21 ^a	Canadá	37.043.121	1.804	48,7
	França	66.919.917	3.259	48,7
22 ^a	Áustria	8.814.655	409	46,4
23 ^a	Austrália	25.000.000	1.145	45,8
24 ^a	Eslovênia	2.068.181	91	44,0
25 ^a	Eslováquia	5.439.429	229	42,1
26 ^a	Finlândia	5.514.705	225	40,8
27 ^a	Alemanha	82.702.020	3.275	39,6
28 ^a	Holanda	17.113.924	678	39,5
29 ^a	Espanha	46.666.666	1.806	38,7
30 ^a	Malta	476.190	18	37,8
31 ^a	Israel	8.876.404	316	35,6
32 ^a	Japão	126.626.139	4.166	32,9
33 ^a	Suécia	9.848.024	324	32,0
34 ^a	Irlanda	4.836.601	148	30,6
35 ^a	Dinamarca	5.775.577	175	30,3
36 ^a	Reino Unido	66.389.891	1.839	27,7
37 ^a	Suíça	8.472.727	233	27,5
38 ^a	Noruega	5.294.117	108	20,4

Fonte: gov.uk (2020)

⁸ Em 2021, quase 43 mil pessoas morreram em acidentes de veículo nos EUA, 10,5% a mais que no ano de 2020, e o maior número desde o ano de 2005. Foi o maior crescimento anual da série histórica (Revista Tráfego y Seguridad, 2021, tradução própria).

Dessume-se que os primeiros colocados da lista se situam principalmente na porção leste da Europa, onde os níveis socioeconômicos são mais frágeis, em relação aos países do ocidente europeu (França, Espanha, Reino Unido, etc.). Considerando que no Brasil morreram 35.375 pessoas no trânsito no ano de 2017, e que sua população era naquele ano de 207 milhões de habitantes, conclui-se que houve no período 170,89 óbitos pela referida causa a cada milhão de habitantes neste país, superando as 112,3 mortes ocorridas nos Estados Unidos (52,17% a mais).

Ainda, é possível assentar-se que no Brasil morrem seis vezes mais pessoas no trânsito do que no Reino Unido, proporcionalmente à população, e estes números são igualmente expressivos quando comparado o problema público em relação à Espanha (cinco vezes), Alemanha (quatro vezes), França (quatro vezes) e Itália (três vezes).

Ainda tendo sob enfoque a Tabela supra, nota-se, também, que no ano de 2017 morreram mais pessoas em acidentes automobilísticos no Brasil do que em todos os países ali listados, excluindo apenas os Estados Unidos da América, valendo acrescentar que somente as populações do Japão e do Reino Unido, somadas, já superam a brasileira.

Afigura-se interessante que o Reino Unido, um exemplo de segurança viária para o mundo, é um dos locais em que se permite ao condutor guiar seu veículo com a taxa de alcoolemia em níveis mais elevados. Vejam-se os seguintes dados:

Tabela 7 - Taxas de alcoolemia permitidas e mortalidade em países europeus (2017)

País	Taxa de alcoolemia permitida (g/l de sangue)			Mortes por milhão de habitantes (2017)
	Em geral	Principiantes	Profissionais	
Alemanha	0,5	0	0	39
Dinamarca	0,5	0,5	0,5	30
Espanha	0,5	0,3	0,3	39
França	0,5	0,2	0,2 (ônibus) 0,5 (outros)	48
Irlanda	0,5	0,2	0,5	31
Itália	0,5	00	00	55
Países Baixos	0,5	0,2	0,5	31
Reino Unido	0,8	0,8	0,8	28
Suécia	0,2	0,2	0,2	32

Fonte: Revista Tráfico y Seguridad Vial (2020)

Extraí-se destes números que na Itália e na Alemanha a tolerância é zero para o álcool e direção entre os principiantes e profissionais, no entanto, estes países apresentam índices de mortalidade muito superiores aos verificados no Reino Unido.

Um dos países que primeiro criaram lei proibindo a condução de veículos sob a influência de bebida alcoólica, a Noruega, na década de 1920, é a nação que ostenta o melhor índice de mortalidade no trânsito, conforme os dados lançados na Tabela 6. Segundo a citada legislação pioneira, a embriaguez ao volante era punida com multa ou prisão de até um ano, e apreensão da carteira de habilitação, por no mínimo um ano, e cassação no caso de reincidência. Em seguida, Finlândia, Suécia e Dinamarca, outros países nórdicos de elevados índices de desenvolvimento humano (IDH), também encamparam a política iniciada pela vizinha Noruega, e hoje de igual modo apresentam níveis satisfatórios de segurança no trânsito.

Extraí-se, de outra parte, que nos Países Baixos ocorreram naquele ano (2017) 39,5 mortes no trânsito por cada milhão de habitantes, enquanto que na Bélgica este índice foi bem mais elevado (53,0). Segundo Vanderbilt (2009, p. 235-237), os dois países são vizinhos, têm uma língua em comum e PIB similares, mas na Bélgica o nível de mortalidade no trânsito é consideravelmente maior em razão do nível de corrupção nos dois países. De acordo com índices calculados pela organização anticorrupção Transparency International, a Holanda ocupava o nono lugar em 2006, enquanto a Bélgica ocupava a 20ª colocação, indicadores que sinalizam a importância do controle e da fiscalização estatais para a melhoria da segurança viária.⁹

Segundo a edição de 2021 do informativo denominado The World'Safest Roads (As Vias Mais Seguras), produzido pela consultoria de educação viária internacional ZUTOBI, Noruega, Islândia e Estônia ocupam as primeiras posições deste ranking, posicionando-se a África do Sul no extremo oposto, seguida de Tailândia, Estados Unidos, Argentina e Índia. O estudo considera os percentuais de motoristas que usam cinto de segurança, as mortes nas estradas atribuídas ao uso de álcool, entre outros fatores, além do número de mortes por 100 mil habitantes (Revista Tráfico y Seguridad, 2022, tradução própria).

No ano de 2018 foi realizada a segunda edição do E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA), pesquisa on-line traduzida em 42 idiomas realizada com 35

⁹ Ainda consoante Vanderbilt (2009, p. 237-238), as nações consideradas como as menos corruptas, como Finlândia, Noruega, Nova Zelândia, Suécia e Singapura, também são os lugares mais seguros para dirigir.

mil usuários de vias de 32 países¹⁰ (pelo menos 1 mil por país), com o objetivo de, com base em dados sobre veículos, infraestrutura e comportamento dos condutores, complementar os indicadores tradicionais de segurança no trânsito, que são os números de mortos e feridos em acidentes (Pires *et al.*, 2020, tradução própria).¹¹

A pesquisa decorre de uma iniciativa conjunta de institutos de segurança viária, centros de pesquisa, instituições públicas e patrocinadores privados, com os seguintes objetivos: (1) coletar e fornecer dados internacionalmente comparáveis sobre a situação atual da segurança viária em países de todo o mundo, (2) fornecer suporte científico para a segurança viária nos níveis nacional e internacional, (3) desenvolver uma série de indicadores de desempenho de segurança viária confiáveis, econômicos e comparáveis, e (4) desenvolver séries temporais sobre o desempenho de segurança viária.

A pesquisa ESRA aborda quatro importantes comportamentos de risco no trânsito, que são, (1) dirigir sob efeito de álcool ou drogas, (2) excesso de velocidade, (3) uso de telefone celular ao dirigir e (4) condução sob fadiga.

Os resultados mostraram que existe uma alta percepção dos riscos e baixa aceitabilidade dos comportamentos, contudo, essas ações são verificadas no trânsito de veículos em todas as regiões analisadas, sendo o excesso de velocidade e o uso do telefone celular durante a condução os comportamentos autodeclarados mais frequentes.

As respostas apresentadas pelos entrevistados mostraram que a maioria acredita que comportamentos inseguros são causas de acidente de trânsito, sendo tais percentuais mais elevados na Europa, em que 74,4% e 80,6% dos habitantes apontaram, respectivamente, que a condução sob fadiga e após o consumo de álcool diminuem os níveis de segurança no trânsito.

Na Ásia e Oceania, as taxas de rejeição das condutas foram mais baixas, visto que naqueles continentes 51,4% dos entrevistados reprovaram a condução sob uso de drogas, e 56,8% repudiaram a velocidade excessiva empregada na condução do veículo.

Por outro lado, na América do Norte, os percentuais variaram de 67,1% (dirigir após o uso de álcool) a 74,6% (dirigir depois do uso de drogas). Na África, 61,9%

¹⁰ Integraram a pesquisa: África do Sul, Alemanha Austrália, Áustria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Egito, Eslovênia, Espanha, EUA, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Índia, Irlanda, Israel, Itália, Japão, Marrocos, Nigéria, Polônia, Portugal, Quênia, Reino Unido, República Checa, República da Coreia, Sérvia, Suécia e Suíça. “A lição é que a riqueza parece afetar as fatalidades no trânsito, mas a corrupção pode afetá-la ainda mais” (Vanderbilt, 2009, p. 238).

¹¹ Todas as informações sobre a pesquisa ESRA foram extraídas do artigo de Pires *et al.* (2020).

consideraram temerária a direção do veículo utilizando aparelho de telefonia celular, e 68,5% desaprovaram a condução após ingestão de álcool.

Na Europa e América do Norte foram baixas as taxas de aceitabilidade das condutas de dirigir sob o efeito do álcool ou drogas, utilizar mensagens de texto de telefone celular ao dirigir, e a condução sob cansaço, enquanto que a permissividade para estes comportamentos foram significativamente maiores na Ásia, Oceania e África.

Dirigir com velocidade acima da permitida foi o comportamento mais aceito em todas as regiões, tendo sido considerado mais normal na América do Norte e na Europa, que na África, Ásia e Oceania.

A aceitação da condução sob fadiga foi bastante baixa, menor do que beber e dirigir em todas as regiões. Apesar disto, a condução sob fadiga foi autodeclarada por 19,7 a 24,6% dos inquiridos, resultados que demonstram a incapacidade dos motoristas de prevenir ou reagir a essa situação, mesmo que não concordando com elas.

A tolerância zero ao álcool para motoristas iniciantes foi apoiada por 3/4 dos entrevistados de todas as regiões (78% a 85%).

Em regra, as regiões com maior aceitabilidade para um comportamento tendem a ter taxas mais altas deste comportamento autodeclarado. Assim, os comportamentos mais aceitáveis tendem a ocorrer com mais frequência.

Ainda segundo o estudo ESRA, apesar da alta percepção do risco e a baixa aceitação dos comportamentos arriscados, continua a existir um elevado número de condutores que se envolve nestes fatos, o que é explicado por um “otimismo irrealista”, ou a crença de uma superioridade sobre os demais, o que compreende um “componente irracional substancial” (Pires *et al.*, 2020, tradução própria).

Do quanto exposto conclui-se que, além das leis rígidas, faz-se necessário, para a redução dos sinistros no trânsito, educação, transparência, fiscalização eficiente e proba, além da sensação nos motoristas de que as regras, mais ou menos flexíveis, serão efetivamente aplicadas. Ademais, evidencia-se que as condições socioeconômicas dos países influenciam marcadamente tanto na violência praticada intencionalmente quanto naquela que ocorre de forma acidental, de modo que a evolução de cada sociedade, seus valores, a educação, a solidariedade e a cultura de obediência às regras são fortes fatores subjetivos contributivos para os resultados da acidentalidade no trânsito de veículos.

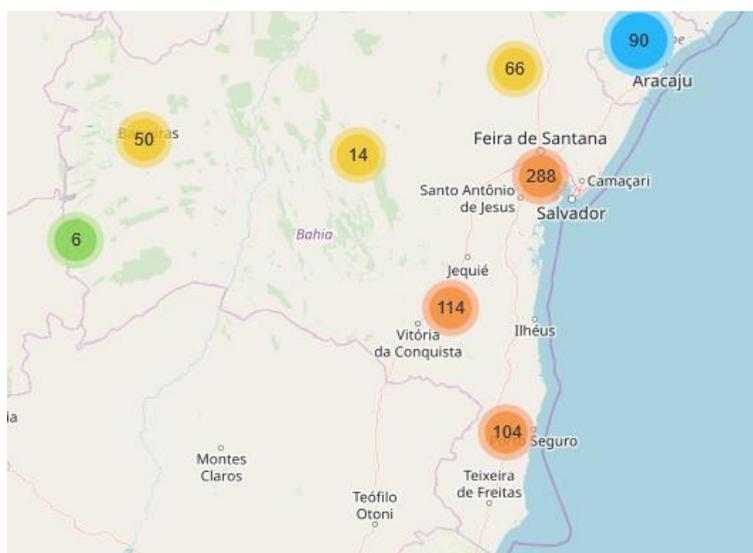
No tópico a seguir, é conferida a distribuição dos acidentes automobilísticos no

estado da Bahia, do qual é capital o município de Salvador, núcleo urbano central desta pesquisa.

2.3 Os acidentes de trânsito no mapa da Bahia

No Mapa 1 são distribuídos os quantitativos de óbitos nas vias urbanas e rodovias do Estado da Bahia no ano de 2017:

Mapa 1 – Óbitos no trânsito do estado da Bahia (2017)



Fonte: IPEA (2018)

Constata-se que na região onde se situam as cidades de Salvador e a de Feira de Santana, as mais populosas do estado, e a região metropolitana da capital, ocorreram o maior número de acidentes fatais (288).

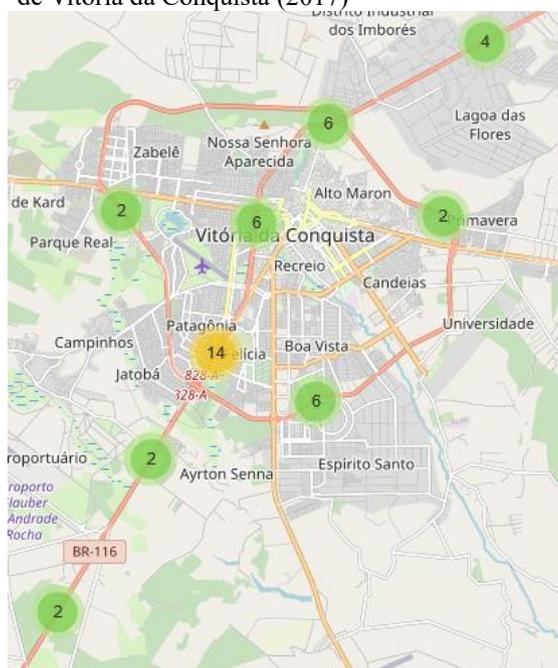
Além de ser densamente povoada, a região concentra uma grande parte das atividades econômicas do estado, nela se incluindo o Polo Petroquímico de Camaçari, o Centro Industrial de Aratu, e os Portos de Aratu e Salvador, o que implica forçosamente numa grande circulação de veículos de transporte de pessoas e de carga.

A região é cortada pela BR 324, a rodovia que liga as maiores Cidades da Bahia, Salvador e Feira de Santana, e a capital do Estado a outras duas importantes rodovias, as BRs 101 (extensão: 4.650 Km) e 116 (4.486 Km), que cortam longitudinalmente grande área do território brasileiro, a primeira do Município de Touros-RN ao de São

José do Norte-RS, e a segunda do Município de Fortaleza-CE a Jaguarão-RS.

O Município de Vitória da Conquista e seu entorno apresentam também um significativo número de 74 mortes no ano de 2017 (ver Mapa 2). Trata-se tal município de importante centro regional baiano, com população de 370.000 habitantes (IBGE, 2023), e entroncamento rodoviário, cortado pela BR 116, que tem tráfego intenso de automóveis transportando cargas e passageiros de norte a sul do país, além da BA 262 (Brumado-Ilhéus). No município também se inicia a rodovia federal BR 415, que se estende por 308 quilômetros até Ilhéus.

Mapa 2 – Óbitos por acidentes de veículo na região de Vitória da Conquista (2017)



Fonte: IPEA (2018)

Seguindo-se na direção da capital do estado, na tabela a seguir construída constam dados de relação entre a população do município de Salvador entre os anos de 2016 a 2021, comparando-a com a frota de veículos e mortes ocorridas na área municipal.

Tabela 8 – População, frota de veículos e óbitos no trânsito de Salvador (2016-2021)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
População	2.938.092	2.953.986	2.857.329	2.872.342	2.886.698	2.900.319
Frota de veículos	939.434	958.448	987.231	1.016.761	1.035.490	1.052.173

(continua)

Tabela 8 – População, frota de veículos e óbitos no trânsito de Salvador (2016-2021)

	2016	2017	2018	2019	2020	(conclusão) 2021
Índice de motorização (Frota/população)	0,32	0,32	0,35	0,35	0,36	0,36
Número de mortos	137	121	113	133	130	117
Mortos/ 100 mil habitantes	4,66	4,10	3,95	4,63	4,50	4,03
Mortos/10 mil veículos	1,46	1,26	1,14	1,31	1,26	1,11

Fonte: TRANSALVADOR (2022)

Observa-se, assim, que não houve significativa modificação no número anual de mortes no período verificado, ocorrendo variação máxima de apenas 0,71 pontos no quantitativo mortos/100 mil habitantes, em relação aos anos de 2016 e 2018.

A seguir são tabulados os números de acidentes, feridos e mortos no trânsito da cidade de Salvador entre os anos de 2016 a 2021:

Tabela 9 – Números de ocorrências, mortos e feridos em acidentes de trânsito em Salvador (2016-2021)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Acidentes	20.580	18.875	19.077	10.663	5.225	5.108
Feridos	5.144	5.116	4.752	4.856	3.106	3.043
Mortos	137	121	113	133	130	117

Fonte: TRANSALVADOR (2022)

Constata-se, assim, que em 2020 foi reduzido à metade (51%) o número de acidentes registrados no órgão de trânsito em relação ao ano anterior¹². No ano de 2020 foram computados 75% menos acidentes em relação ao ano de 2016. Atribui-se a esta redução no número de registros à ocorrência da pandemia de COVID-19 nos anos de 2020-2021, que acarretou significativa diminuição no tráfego de veículos por todas as cidades do Brasil e do mundo, pelas seguintes circunstâncias, entre outras: suspensão parcial ou total das atividades comerciais, de serviços e dos órgãos governamentais em diversos períodos; suspensão das aulas presenciais nos estabelecimentos educacionais desde o ensino infantil até o superior; implantação em diversos setores do trabalho na

¹² Quando não há vítimas, os acidentes são informados ao órgão de trânsito por meio de formulário denominado RAT (Registro de Acidente de Trânsito) preenchido pelo próprio interessado. Entre estes acidentes, incluem-se inclusive colisões causadoras de danos de pequena monta aos veículos, cujos registros são necessários para apresentação em demandas judiciais, às seguradoras de veículos, empregadores dos motoristas envolvidos, entre outros motivos.

modalidade de *home office*; fechamento de estabelecimentos como teatros, cinemas, estádios de futebol, parques, etc.

Por meio do Mapa 3 se visualiza a localização das vias da cidade de Salvador nas quais ocorreu o maior número de acidentes fatais entre os anos de 2017 e 2020.

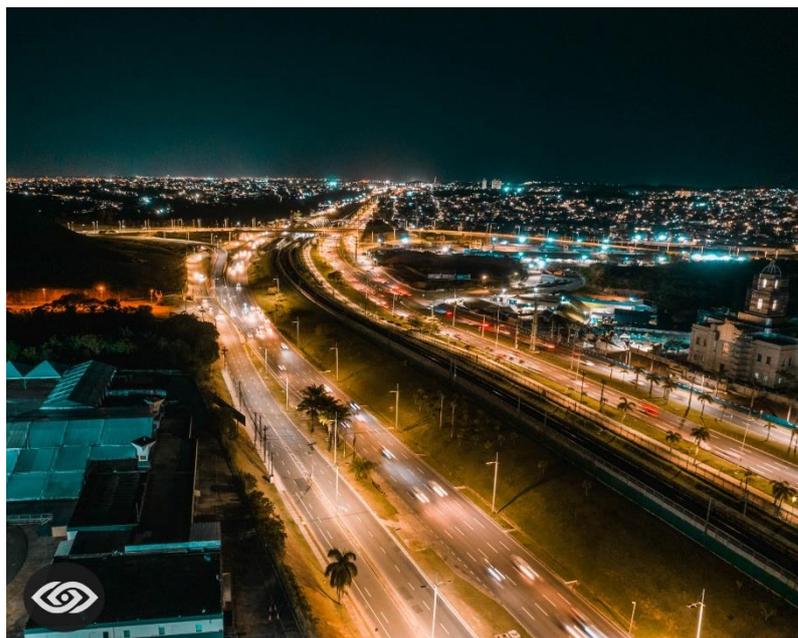
Mapa 3 – Vias da cidade de Salvador com maiores ocorrências de sinistros fatais (2017-2020)



Fonte: TRANSALVADOR (2021)

No referido Mapa visualiza-se ainda que a Avenida Luís Viana Filho, também conhecida como Avenida Paralela (em razão de sua posição em relação à orla da cidade), foi a via na qual mais acidentes com mortes ocorreram no ano de 2020 (14), e a segunda nas médias dos anos 2017-2019 (6). Tal via, de pista quádrupla, tem 13 quilômetros de extensão e liga a movimentada região comercial do Iguatemi até a divisa do município com a cidade de Lauro de Freitas, com a qual forma um núcleo urbano único. A via permite acesso a diversos bairros da cidade e a locais de intensa convergência de veículos, como o Centro Administrativo da Bahia (CAB), o Estádio de Pituacu, campus de universidades/faculdades e municípios da região metropolitana de Salvador (ver Fotografia 1).

Fotografia 1 – Vista aérea da Avenida Luiz Viana Filho (Paralela)



Autor: Ibson Matheus Alves de Lima (2022)

A Avenida Afrânio Peixoto, vista na Fotografia 2, conhecida como Avenida Suburbana, tem 14 quilômetros de extensão em pista dupla e liga a região da urbe conhecida como Cidade Baixa a diversos bairros do subúrbio da metrópole banhados pela Baía de Todos Santos, entre os quais São Tomé de Paripe, Plataforma, Periperi e Itacaranha.

Fotografia 2 – Vista aérea da Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana)



Autor: Ibson Matheus Alves de Lima (2022)

A Avenida Suburbana foi a principal via da cidade em número de mortes no trânsito no período abrangido (2017-2020), totalizando 33 eventos fatídicos. Na toponímia dos acidentes de trânsito com resultados fatais, a Avenida Afrânio Peixoto poderia ser denominada de “Avenida da Morte”, cujo correspondente na cidade do Rio de Janeiro é a Avenida das Américas (de 40 quilômetros de extensão, que corta os bairros da Barra e Recreio dos Bandeirantes), muito referida no noticiário impresso, televisivo e da internet pela quantidade, fama dos envolvidos e gravidade dos acidentes automobilísticos que ali ocorrem.

Apresentados estes dados estatísticos e considerações, na seção seguinte desta pesquisa são traçados os métodos utilizados para a concretização da pesquisa empírica sob enfoque.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Nesta parte do trabalho são explicitados o quantitativo de processos estudados, a amostra selecionada, o método utilizado bem como as variáveis investigadas.

3.1 Amostra

Na Comarca de Salvador/BA, os crimes de trânsito objeto deste estudo são processados em dois Juízos especializados, a 16ª e a 17ª Varas Criminais.

Apurou-se no sistema processual eletrônico denominado de SAJ (Sistema de Automação da Justiça), utilizado pelo Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, os seguintes quantitativos dos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor (CTB, arts. 302 e 303), e embriaguez ao volante (CTB, art. 306) processados nos referidos juízos com denúncias apresentadas entre os anos de 2016 a 2020.

Tabela 10 – Processos por crimes de trânsito ajuizados nas varas especializadas da Comarca de Salvador (2016-2020)

Órgão Jurisdicional	Crime (CTB)	ANO DA DISTRIBUIÇÃO				
		2016	2017	2018	2019	2020
16ª Vara Criminal	302	11	11	12	07	03
17ª Vara Criminal	302	09	05	07	03	01
16ª Vara Criminal	303	07	03	09	19	06
17ª Vara Criminal	303	04	06	05	05	03
16ª Vara Criminal	306	84	76	83	73	32
17ª Vara Criminal	306	75	49	70	74	28
	TOTAL	190	150	186	181	73

Fonte: SAJ-TJBA.

Em razão do número mais reduzido de casos (136), é analisada neste trabalho a totalidade dos procedimentos envolvendo os crimes dos artigos 302 e 303, do Código de Trânsito Brasileiro (homicídio e lesão corporal agravada culposos na condução de veículo automotor).

Conforme Quivy e Campenhoudt (2005, p. 207), “[...] dependendo do caso, o investigador poderá estudar o conjunto da população considerada ou somente uma amostra representativa ou significativa dessa população.” Sampieri, Collado e Lucio (2013, p. 191) também entendem que o uso de amostra se justifica quando os recursos e o tempo impossibilitam a análise completa dos dados.

Em relação ao crime de embriaguez ao volante (CTB, art. 306), que aparece no período estudado de forma mais recorrente (644 casos), foi calculada amostra com o emprego do programa OpenEpi (versão 3.01), com a aplicação dos seguintes parâmetros: tamanho populacional; frequência antecipada de 50%; erro amostral de 10%; e nível de confiança de 90%. Os números resultantes foram os seguintes:

Tabela 11 – Quantitativo das populações/amostras dos processos objeto do estudo

Crimes do CTB	302	303	306
Quantitativo de processos	69	67	644
Amostra/população pesquisada	69	67	191

Fonte: SAJ-TJBA.

Assim, um universo de 327 feitos são objeto da pesquisa documental da qual são extraídos os dados que confluem para o escopo do trabalho, tratando-se de variáveis sobre o perfil dos criminosos, das vítimas, dos fatos delituoso, e, ainda, sobre questões processuais, como o tempo de duração dos processos, e os índices de adoção dos institutos denominados *despenalizadores* (composição dos danos civis, transação penal, suspensão condicional do processo e acordo de não persecução criminal), e as sentenças condenatórias, absolutórias e declaratórias de prescrição proferidas.

3.2 Desenho metodológico

Elegeram-se o modelo transversal para seleção das 327 ações penais ajuizadas nos órgãos judiciários já mencionados no período de 2016 a 2020, preterindo-se, assim, o método longitudinal retrospectivo.

Justifica-se a escolha do modelo transversal uma vez que a informatização processual na Justiça Criminal no Estado da Bahia, ao contrário da Justiça Cível, é relativamente recente.

Desta forma, caso a pesquisa fosse instrumentalizada pelo modo longitudinal retrospectivo, poderia ocorrer a necessidade de acesso a autos de processos ajuizados anteriormente a 2015, que não estão digitalizados na íntegra, dificultando a pesquisa dos documentos judiciais almejada. Anote-se que a consulta aos autos físicos dos processos se mostrou de difícil operabilidade ante a pandemia de COVID-19 nos anos de 2020 e 2021, que motivou uma série de medidas restritivas para o acesso de servidores e

usuários às unidades cartorárias judiciais.

A pesquisa ostenta, também, as características de um estudo exploratório descritivo. Segundo Sampiere, Collado e Lucio (2013, p. 101) tais investigações são realizadas quando o objetivo é examinar um tema ou um problema de pesquisa pouco estudado, sobre os quais há muitas dúvidas, ou quando se intenciona pesquisar sobre temas e áreas sob novas perspectivas. A importância deste estudo, ainda segundo os aludidos autores, é a de possibilitar familiaridade com fenômenos relativamente desconhecidos, obter a informação sobre a possibilidade de realizar uma pesquisa mais completa relacionada com um contexto particular, pesquisar novos problemas, identificar conceitos ou variáveis promissoras, estabelecer prioridades para pesquisas futuras ou sugerir informações ou postulados (Sampiere; Collado; Lucio, p. 101).

É importante assinalar que, nada obstante utilizado na pesquisa o método transversal, e não o longitudinal retrospectivo, o estudo alcançou um número significativo de processos já resolvidos, no momento das respectivas consultas. No instante da finalização dos trabalhos da pesquisa documental (18/08/2023), apenas 19 processos por crimes de homicídio e lesão corporal, e 06 processos por delitos de embriaguez ao volante, não estavam solucionados ou suspensos, como demonstra a Tabela 12:

Tabela 12 – Fases dos processos judiciais quando pesquisados (Salvador, 2016-2020)

Fases	Lesão corporal e homicídio CTB, arts. 302 e 303	Embriaguez ao volante CTB, art. 306
Suspensão condicional do processo (art. 89, da Lei nº 9099/1995)	23	122
Sentença condenatória	28	05
Sentença absolutória	24	08
Sentença declaratória de prescrição	12	27
Processo suspenso – réu revel citado por edital (CPP, art. 366)	11	14
Morte do acusado	07	06
Homologação de transação penal	06	00
Homologação da composição dos danos civis	02	00
Processos em curso	19	06
Celebração de Acordo de Não Persecução Penal	01	01
Outros (1)	03	02
Total	136	191

Fonte: autoria própria.

Nota: os processos foram consultados entre os dias 21/03/2022 e 18/08/2023

(1) retratação da representação pela vítima (01), trancamento da ação penal pelo STJ (01) e denúncia rejeitada (03).

Deste modo, mesmo tendo sido utilizado neste trabalho o método de pesquisa transversal, foi apurado o desfecho de grande maioria dos processos investigados, finalizados pela adoção de institutos de justiça penal consensual, pela prolação de sentenças condenatórias, absolutórias e declaratórias de prescrição, ante o falecimento dos acusados, entre outros motivos, circunstância que evidencia o acerto da escolha do modelo.

Os instrumentos de coleta de dados utilizados na investigação constam do Apêndice B, e neles estão detalhadas todas as variáveis objeto do estudo, das quais se ocupam as Seções 4 a 6 do trabalho.

4 O ÁLCOOL DESPISTA: O CRIME DE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE NA CIDADE DE SALVADOR (2016-2020)

Nesta seção são analisados o crime de embriaguez ao volante e seus perfis objetivos e subjetivos no que se refere aos fatos delituosos sucedidos no município de Salvador e registrados com denúncias do Ministério Público entre os anos de 2016 a 2020, no sistema de justiça criminal local.

4.1 Traços característicos e conceituação legal da embriaguez

Segundo Veloso (2014, p. 367), embriaguez é “um conjunto de manifestações neuropsicossomáticas resultantes da intoxicação etílica aguda de caráter episódico e passageiro”. É a intoxicação alcoólica, ou por substâncias de efeitos análogos, aguda, imediata e passageira (Croce; Croce Júnior, 2009, p. 95).

Ainda conforme Veloso (2014, p. 367), considera-se bebida alcoólica, para efeito da lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac.¹³

As bebidas são consideradas alcoólicas quando contém 0,5 a 75,5% de álcool etílico (C₂H₅OH) em sua composição, sendo as obtidas por fermentação (vinhos, cervejas, cidra, etc.), de mais baixo teor alcoólico que as destiladas em alambiques, tais como conhaque, uísque e vodca (Croce; Croce Júnior, 2009, p. 93). Já as bebidas alcoolizadas, a exemplo do vinho do Porto, são bebidas fermentadas as quais se acrescenta álcool, artificialmente. A título de exemplo, as cervejas têm graduação alcoólica de 3,0 a 4,5%, a cachaça de 18 a 24% e o uísque de 40 a 50% (Croce; Croce Júnior, 2009, p. 93).

Segundo Veloso (2014, p. 367), as perturbações produzidas pelo uso excessivo do álcool estão mais relacionadas com a tolerância individual de cada um do que com a quantidade ingerida. Uma mesma quantidade de álcool ministrada a várias pessoas pode causar a uns efeitos diversos, e podem também produzir no mesmo indivíduo efeitos distintos, dadas as circunstâncias (Veloso, 2014, p. 368). Alguns ingerem grande quantidade de álcool e não se embriagam, revelando atípica resistência¹⁴.

¹³ Conforme a escala Gay-Lussac 0,5 graus correspondem a 0,5 ml de álcool por cada 100 ml de água, ou seja, a uma concentração de 0,5% de álcool em relação à água.

¹⁴ Nada obstante essa constatação originária do campo das ciências médicas, as legislações em regra fixam

A tolerância depende dos seguintes fatores: (a) dois terços do corpo são constituídos de líquido, de maneira que quanto maior o peso mais diluído ficará o álcool ingerido; (b) a forma pela qual o aparelho digestivo absorve o álcool, o que varia de acordo com a concentração alcoólica da bebida, a vacuidade¹⁵ ou plenitude do estômago e os fenômenos de boa ou má absorção intestinal; (c) o hábito de beber, pois o abstêmio, o bebedor moderado e o grande bebedor toleram o álcool em graus diferentes; e (d) estados emotivos, estafa, sono, temperatura, uso de fumo e doenças (Veloso, 2014, p. 367)

Croce e Croce Júnior (2009, p. 101) explicam que o álcool ingerido em jejum, ou horas depois da alimentação, é absorvido celeremente pelo estômago (80%) e o restante pelo intestino (20%). Após a ingestão de leite e alimentos gordurosos ocorre uma inversão: 20% de álcool é absorvido pelo estômago e o restante pelo intestino. Daí que, em situação de vacuidade gástrica, é possível, em laboratório, detectar-se o álcool no sangue cinco minutos depois de sua ingestão, com a concentração máxima de alcoolemia cerca de meia a duas horas depois.

A Figura 2 demonstra o nível alcoólico que homens e mulheres, com peso de 70 quilos, alcançam ao ingerir um (100 ml) e dois (200 ml) copos de gin tônica, vinho e cerveja. Constatase que com a ingestão de um drinque contendo 100 ml de gin, tanto homens quanto mulheres (com peso de 70 kg), ficam impossibilitados de guiar veículos isentos do cometimento do crime de embriaguez ao volante, segundo a legislação brasileira, já que terão nível alcoólico entre 6,1 e 7,1 decigramas por litro de sangue.¹⁶ Por outro lado, dois copos de cerveja, assim como uma taça de vinho (100 ml) ingeridos pelos mesmos homens e mulheres conduzem a um teor alcoólico ainda abaixo do nível caracterizado na lei nacional como embriaguez.¹⁷

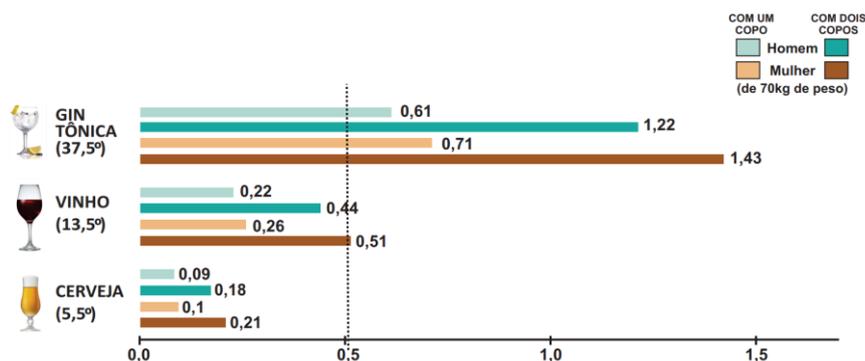
uma dosagem de álcool no sangue para a configuração do crime de embriaguez ao volante, sem distinguir fatores como sexo, estatura, peso e idade.

¹⁵ Na Espanha, no século XII, o Rei Alfonso X, conhecido como El Sabio, impôs uma lei determinando que, junto a cada jarra de vinho, os taberneiros servissem um complemento comestível, para que o bebedor não ingerisse o vinho com o estômago vazio, e se embriagasse mais facilmente (Honorato, 2013).

¹⁶ Segundo Honorato (2013), o fato de a concentração de álcool se dar de forma mais acentuada na mulher se deve aos seguintes fatores: (a) maior quantidade de gordura corporal e baixa solubilidade do álcool neste tipo de tecido, de modo que o álcool se distribui em maior quantidade nos demais tecidos; (b) menor quantidade de água por quilo de peso no organismo feminino; e (c) menor atividade de enzimas na mucosa gástrica.

¹⁷ Também conforme Honorato (2013), a partir dos estudos realizados por Widmark, Somonin, Arbenz, França e Sadler é possível afirmar que dois cálices de vinho ingeridos durante o jantar já estarão

Figura 2 – Níveis de alcoolemia após o consumo de gin, vinho e cerveja (g/l de sangue)



Fonte: adaptado da Revista Tráfico y Seguridad Vial (2020)

A ação tóxica do álcool se revela por manifestações físicas, neurológicas e psíquicas, como aponta Veloso (2014, p. 367). As físicas são de menor interesse e se traduzem pela congestão das conjuntivas, taquicardia, taquipneia (respiração superficial e acelerada), taquiesfigmia (aceleração da pulsação arterial) e hálito alcoólico etílico.

As neurológicas estão ligadas às alterações do equilíbrio, da marcha (denominada de ebriosa, cerebelar ou em ziguezague) e da coordenação motora. As perturbações da coordenação motora se configuram pela (a) ataxia, que é a falta de coordenação nos movimentos; (b) dismetria (perturbação na medida dos movimentos); (c) dissinergia ou assinergia, caracterizada pela falta de harmonia de certos movimentos; (d) disdiadoconcinesia, desordem e incapacidade nos movimentos rápidos e opostos; (e) disatria, distúrbio na articulação da palavra; (f) lentidão nos movimentos; (g) inibição relativa da sensibilidade tátil, dolorosa e térmica; (h) fenômenos vagais como soluço, vômito, baixo rendimento da visão, audição, gustação e olfato (Veloso, 2014, p. 368).

De acordo com Veloso (2017), Maranhão (2005), Almeida Júnior e Costa Júnior (1998) e Croce e Croce Júnior (2009), a embriaguez se divide em três fases:

- a) **A fase eufórica**, de excitação, subaguda, ou do macaco¹⁸, na qual o indivíduo se apresenta com a pupila dilatada, respiração e pulso acelerados,

totalmente eliminados pelo organismo na manhã do dia seguinte.

¹⁸ A divisão tríptica inspira-se na lenda. Quando Noé estava plantando a vinha, apareceu-lhe o diabo e o aconselhou a que regasse nova planta com o sangue de macaco, de leão e do porco: por isso, quem se embriaga se mostra, no começo, inquieto e excitado como um macaco, depois colérico como um leão e por fim inerte como um porco. Segundo Shakespeare (Véspera de Reis), na primeira fase o bêbado é um tolo, na segunda, um louco, e na terceira, parece-se com um afogado (Almeida Júnior; Costa Júnior, 1998, p. 514).

a pele úmida, loquaz, vivo, animado, irrequieto, buliçoso, espigaitado, bem-humorado, gracejador, zombeteiro, desinibido, sentimental, confidente, às vezes deprimido ou melancólico, com vontade, autocrítica e tempo de reação (latência) comprometidos;

- b) **A fase agitada, da confusão** ou do leão (período médico-legal), na qual o indivíduo se mostra com perturbações sensoriais (visão dupla, zumbido de ouvido), obtusidade tátil e dolorífica, ilusões (percepções erradas), irritabilidade, insolência, agressividade, apetite desordenado, vaidade, perversidade, fanatismo, liberação de impulsões sexuais recalcadas, aumento da confiança em si¹⁹, dificuldade de falar, empregando palavras de baixo calão, alterações no juízo crítico, na atenção e na memória, marcha de forma descoordenada e perda do equilíbrio. “Levados a custo para o leito, ou para o catre de cadeias públicas, no dia seguinte muitos não se recordam do triste espetáculo da véspera [...]” ou guardam lembrança e juram que nunca mais beberão (Croce; Croce Júnior, 2009, p. 95).
- c) **Fase comatosa, do sono**, ou do porco, período em que a pessoa sofre abolição de reflexos, paralisia, hipotermia, tem a pupila contraída, a pele pálida e respiração e pulso lentos, põe-se em sono profundo, podendo ocorrer vômitos e espurcícia (pelo relaxamento dos esfíncteres). Nesta fase o indivíduo é incapaz de delinquir, causando perigo apenas para si próprio.

Ainda consoante Veloso (2014, p. 368), as perturbações psíquicas se apresentam de maneira progressiva, revelando-se pela alteração do humor, da atenção, do senso ético, do senso-percepção, do curso do pensamento, da associação de ideias, por atitudes exageradas e ridículas, diminuição da memória, audácia, impulsividade e tendência à obscenidade e ao exibicionismo.

Maranhão (2005, p. 389) explica que, introduzido no organismo pela via digestiva (forma mais comum²⁰), o álcool passa rapidamente do estômago para todos

¹⁹ O aumento do grau de confiança do ébrio contrasta com a diminuição da eficiência dos seus atos. Notou Platão que “Quando um homem bebe vinho, começa por se tornar mais contente consigo próprio, e quanto mais bebe, tanto mais se enche de ousadas esperanças e de confiança no seu poder” (Almeida Júnior; Costa Júnior, 1998, p. 512).

²⁰ O autor assinala que as outras formas de introdução do álcool no organismo são a via respiratória (intoxicação), via cutânea, e intravenosa (medidas terapêuticas ou anestésicas). (Maranhão, 2005, p. 389).

os órgãos (cérebro, glândulas genitais, etc.), vísceras, tecidos e humores (líquido céfalo-raquidiano, amniótico, etc.), secreções e excreções (leite, saliva, espermatozoides, urina). Enquanto permanece no estômago e no intestino, não produz qualquer efeito inebriante (Almeida Júnior; Costa Júnior, 1998, p. 509).

O equilíbrio da difusão – assinala Veloso (2017, p. 368) - se dá quando há uniformidade entre a difusão do álcool pelas diversas partes do organismo e sua absorção (metabolismo), cuja velocidade varia de acordo com fatores e circunstâncias como: (a) quantidade de álcool ingerido, (b) massa corporal, (c) taxa de metabolismo, (d) fracionamento ou espaçamento das doses; (e) concentração de álcool na bebida²¹; (f) presença ou não de alimentos no estômago (vacuidade ou plenitude)²²; e (g) capacidade de absorção do indivíduo.

Ultrapassado o equilíbrio de difusão, o organismo começa o processo de desintoxicação por fases continuadas de oxidações, transformando-se o álcool em aldeído, ácido acético, gás carbônico e água. Neste processo são gastas 7,2 calorias por grama de álcool. Quando a quantidade de álcool ingerida supera a produção calórica, o álcool tende a se impregnar nos tecidos lipossolúveis, com predominância no cérebro²³, produzindo um efeito narcótico e cujo primeiro sintoma é a excitação e em seguida a depressão (Veloso, 2018, p. 368).

A defesa orgânica se processa pela oxidação (mais de 90%) e excreção (de 2 a 10%), sendo pequenas quantidades eliminadas pelos rins (3%) e aparelho respiratório (2 a 4%). Até onze horas após a ingestão há eliminação de 70% do álcool ingerido, e a totalidade é expelida antes de 24 horas da ingestão (Maranhão, 2005, p. 390).

A curva de metabolização do álcool tem três fases:

a) A ascensional, a **fase de intoxicação orgânica**, que corresponde à grande

²¹ Almeida Júnior e Costa Júnior (1998, p. 509) exemplificam que, se um indivíduo bebe 100 cm³ de aguardente, e outro bebe um litro de cerveja, a quantidade de álcool ingerida pelo dois é mais ou menos a mesma, entretanto a absorção da bebida pelo primeiro será muito mais rápida. Daí que, como o álcool da cerveja alcança o sangue mais lentamente, sendo logo distribuído, não atinge a concentração tão alta quanto à alcançada no caso do bebedor de aguardente.

²² Em mais um exemplo de Almeida Júnior e Costa Júnior (1998, p. 510), dois indivíduos ingerem a mesma dose de aguardente, um em jejum e o outro após o café, com leite pão e manteiga. Se a dose for suficiente, ficarão os dois embriagados, porém o primeiro ficará antes do segundo e em grau muito mais pronunciado. “É particularmente acentuada a ação retardadora das gorduras. O nosso caipira afirma que a carne de leitoa, rica em gordura, não dispensa um cálice de ‘caninha’”, não sendo verdadeira a recíproca (Almeida Júnior; Costa Júnior (1998, p. 510).

²³ O cérebro é um dos órgãos mais afetados, pois recebe uma grande concentração de álcool por ser uma das áreas mais vascularizadas do corpo humano (Honorato, 2013).

- absorção e alcança o máximo entre uma hora e uma hora e meia;
- b) O ápice, ou platô (**fase de equilíbrio**), que corresponde a concreção máxima de álcool no organismo, que se mantém por algumas horas; e
 - c) Descendente, a **fase de desintoxicação**, quando ocorrem a oxidação e a eliminação do álcool, voltando-se ao ponto de partida em quatro ou cinco horas (Maranhão, 2005, p. 390).

Para a execução do exame médico-legal, é de significativa importância saber-se em que fase da metabolização do álcool se encontra o indivíduo. O período de absorção dura de 30 a 60 minutos, quando ocorre o pico, no qual se tem a concentração máxima de alcoolemia.²⁴ A partir daí o organismo começa o processo de desintoxicação, quando predomina a oxidação, ocorrendo de forma progressiva até 15 a 20 horas da última ingestão da bebida.

Segundo Almeida Júnior e Costa Júnior (1998, p. 511), em sua oxidação, o álcool passa primeiro a aldeído acético, mais tóxico que a substância transformada, e em seguida a ácido acético, que, no prosseguimento do processo oxidativo, forma água e gás carbônico. A oxidação vai se processando com vagar, queimando-se por hora 7 a 10 cm³, num adulto de 70 quilos. Assim, um indivíduo que haja bebido 200 cm³ de aguardente (100 cm³ de álcool), por exemplo, liberará 10 cm³ pelos pulmões (constata-se pelo hálito das pessoas) e rins, e os outros 90% serão inutilizados em cerca de 10 horas (Almeida Júnior; Costa Júnior, 1998, p. 511).

Croce e Croce Júnior (2009, p. 99) explicam que 0,37 g por litro de álcool circulando no sangue ocasiona intoxicação inaparente. Já uma concentração de 0,75 g por litro de sangue ou 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões representa um sério perigo para o trânsito, por diminuição da atenção e impudência do motorista. A concentração de 0,75 a 1,12 g por litro de sangue causa ebriedade, tornando-se imprescindível o exame somatopsíquico, que pode ser suprido pela prova testemunhal, ante a publicidade escandalosa da conduta²⁵. Entre 1,15 a 2,25 g de álcool por litro de

²⁴ Baseando-se em pesquisa por amostras elaborada por Widmark, Honorato (2013) sustenta que o organismo necessita de apenas 8 a 10 minutos para promover a distribuição do álcool pelo organismo em busca do equilíbrio de difusão. Ainda segundo a pesquisa, a primeira fase da intoxicação normalmente se completa em até uma hora após a ingestão da bebida. Outros autores, no entanto, sustentam que a fase de absorção se completa em uma a três horas.

²⁵ Trata-se da embriaguez *ictu oculi*, ou seja, aquela que manifesta sinais tão evidentes que pode ser percebida por todos, sem qualquer dúvida (Honorato, 2013).

sangue a embriaguez é completa, podendo ocorrer ataxia (falta de coordenação dos movimentos) estática ou motora, confusão mental e anormalidades que certificam o quadro. “Entre 3 e 4ml (2,25 a 3g) por 1.000 [mililitros], reconhece-se a embriaguez comatosa, e, acima de 5 a 6 ml (3,76 a 4,5 g) por 1.000 [mililitros], êxito letal, por parada respiratória” (Croce; Croce Júnior, 2009, p. 99).

Fantoni (2014, p. 14-15) relata uma revisão da literatura científica, englobando 112 artigos, sobre os efeitos do álcool em condutores de veículos. Concluiu-se deste estudo que (a) a partir do zero o álcool prejudica algumas habilidades de condução; (b) conforme a maioria dos estudos experimentais a concentração de 5 dg/l – muito utilizada em leis de diversos países – gera incapacidade significativa; (c) a partir de 8 dg/l – índice adotado pelo Reino Unido – todos os condutores apresentaram deficiência em habilidades relativas à condução de veículo, segundo mais de 94% dos estudos revisados.

Em interessante situação posta à apreciação num dos processos abrangidos por essa pesquisa, no momento do julgamento, o Juiz de Direito deparou-se com a necessidade de distinguir a **alcoolemia** da **embriaguez**, por conta das conclusões lançadas no laudo pericial elaborado por médico do Instituto Médico Legal Nina Rodrigues.

Cuidou-se de uma ação penal em que o réu foi acusado do cometimento dos crimes previstos nos autos 303, §§ 1º e 2º, do CTB, em vista da seguinte conduta tida como delituosa:

“No dia 02 de setembro de 2018, por volta das 18:40 h, em Pirajá, ora denunciado, conduzindo GM Corsa Sedan, cor cinza. p.p [...], não destinando a devida atenção, atingiu as vítimas [...] e [...]. Que em decorrência do atropelo, as vítimas sofreram lesões corporais graves, descritas nos laudos de lesões corporais de fls. 24/25. As vítimas estavam atravessando a via, quando, já no passeio, foram surpreendidas pelo denunciado que, na contramão, atingiu as mesmas. Tendo fugido sem prestar socorro às vítimas. O autor do delito conduziu seu veículo com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool, uma vez que foi constatada a quantidade de 8,4 decigramas de álcool por litro de sangue, conforme Laudo de Exame de Embriaguez de fl. 22”.

Consta da sentença que, realizado o exame de sangue do acusado às 23h00 do dia do fato (portanto quatro horas depois do acidente) fora detectada a presença de “8,4 dg/l (oito decigramas e quatro centigramas de álcool Etílico por litro de sangue)” no organismo do periciando, “superando o limite estabelecido no inciso I do § 1º do art. 306 da Lei Federal nº 9.503, de 23.09.1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e (Resolução nº 432 /CONTRAN), correspondente a 06 decigramas de álcool por litro de sangue, id.

268701388, fls.26/27.”

Todavia, após a realização do exame clínico, o perito médico não constatou sinais que apontassem a embriaguez do periciando, pelos seguintes motivos constantes no laudo:

Nega ingestão de bebida alcoólica em 02.09.2018. Nega o uso de medicações controladas) Antecedentes: Nega episódios anteriores de intolerância, embriaguez patológica e alcoolismo crônico. D) Exame somático: Bom estado geral e nutricional, conjuntivas normocrônicas, fáceis atípicas, pulso =90bpm e movimentos respiratórios=20ipm. E) Exame psíquico: Aparência atípica. Orientação temporal espacial e quanto a si mesmo normal. Comportamento cooperador. Memória normal. Atenção normal. Pensamento normal. Humor normal. Sensopercepção normal. F) Exame neurológico: Marcha normal. Equilíbrio estável. Sinal de Romberg negativo, Romberg²⁶ sensibilizado negativo. Coordenação motora normal, desenha e escreve de maneira legível. Faz contas de matemática com desempenho regular. Reflexos tendíneos normais. Deita-se e levanta-se rapidamente de maca sem desequilíbrio constatado. Reflexos fotomotores normais”. [...]

Diante desta dissonância entre os resultados do exame clínico e do exame de sangue realizados no acusado, o magistrado julgador da causa propôs a diferenciação entre alcoolemia e embriaguez, tendo feito nos seguintes contornos:

Como se pode observar, o Laudo de Exame de Embriaguez contém uma diferença entre o teste de alcoolemia e o estado de embriaguez.

De fato, alcoolemia e embriaguez possuem conceitos distintos, e são percebidos a partir de análises técnicas também distintas. Vejamos.

Galvão, explica que “Antes de tudo, a embriaguez é um estado clínico com sintomatologia e sinais definidos (...) O exame clínico é de suma importância e procura identificar sinais e sintomas causados pelo efeito do álcool no organismo, sobretudo no sistema nervoso cerebral. O exame laboratorial comprova a ingestão de álcool ou não, porém isoladamente não indica o estado de embriaguez do periciando, exceto quando são encontradas taxas muito elevadas (...). Em suma, vale salientar que a embriaguez é um estado cujo diagnóstico é eminentemente clínico. Não se deve, portanto, atrelar o diagnóstico a decigramas e miligramas” (Galvão, Luís Carlos Cavalcante, 2013, p. 207/208).

A Medicina Legal define a embriaguez como “intoxicação alcoólica, ou por substância de efeitos análogos, aguda, imediata e passageira.” (GROCE, 2009, p. 125).

Ainda no âmbito da Medicina Legal, França, divide embriaguez em três partes, sendo elas, embriaguez alcoólica, alcoolismo e alcoolemia: [...] embriaguez alcoólica é um conjunto de manifestações neuropsicossomáticas resultantes da intoxicação etílica aguda de caráter episódico e passageiro. Alcoolemia é o resultado da dosagem do álcool etílico na circulação sanguínea e seus percentuais traduzidos em gramas ou decigramas por litro de sangue examinado. (FRANÇA, 2017, p. 973). [...]

No âmbito do Direito Penal, Mirabete define embriaguez como “intoxicação aguda e transitória causada pelo álcool ou substância de efeitos análogos que

²⁶ O teste de Romberg é realizado com o examinando em pé, em posição ortostática, isto é, com o corpo ereto, os pés unidos e os braços paralelos ao lado do corpo. Em seguida, seu equilíbrio é averiguado com os olhos abertos e fechados. Se o paciente não consegue ficar em equilíbrio com os olhos fechados, sem o auxílio da visão, o teste de Romberg é considerado positivo.

privam o sujeito da capacidade normal de entendimento”. (MIRABETE, 2008, p.2019).

Considerando a diversidade de conceitos, o que se percebe é que a embriaguez altera a capacidade de entendimento do indivíduo. E isso pode variar de pessoa para pessoa, dependendo da quantidade de substância que foi ingerida.

A alcoolemia é o resultado da dosagem do álcool etílico na circulação sanguínea de um indivíduo com seus resultados traduzidos em gramas ou decigramas por litro de sangue examinado. O teste de alcoolemia permite medir a concentração de álcool na corrente sanguínea.

Assim, muito embora os conceitos de alcoolemia e embriaguez se aproximem, tendo como ponto comum a ingestão de bebida alcoólica, não se identificam, e podem, em concreto, refletir circunstâncias diferentes.

O químico e doutorando em Ciências Farmacêuticas, Diego Defferrari, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), acrescenta que os efeitos e as consequências da ingestão de álcool variam de pessoa para pessoa. "Antes de mais nada, é importante ressaltar que a química do etanol no organismo é complexa e envolve duas áreas da ciência: bioquímica e enzimologia (...)" Lembrando também, que estamos tratando do organismo humano, que é extremamente complexo, gerando respostas diferentes em cada pessoa. Características como massa corporal, sexo biológico e idade, também são fatores que devem ser levados em conta". [...]

No caso que se examina, a detecção do teor alcoólico no sangue do acusado acima do permitido pela legislação de trânsito, não implicou, segundo a perícia, o reconhecimento do estado de embriaguez.

Prosseguindo seu decisório, o MM. Juiz de Direito considerou que “No caso que se examina, a detecção do teor alcoólico no sangue do acusado acima do permitido pela legislação de trânsito, não implicou, segundo a perícia, o reconhecimento do estado de embriaguez”, entretanto reconheceu o magistrado a existência do crime pertinente, diante da quantidade de álcool detectada no sangue do réu no exame pericial.

Contudo, o MM. Juiz de Direito absolveu o réu quanto aos crimes de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, conclusão que tem estreita ligação com o estado de embriaguez alegado pela acusação e que, segundo o decisório, não ficou firmemente evidenciado diante da prova produzida no processo.

Em síntese, foram estas as razões declinadas na sentença que conduziram à absolvição do acusado dos crimes de homicídio e lesão corporal culposos: (a) na denúncia afirmou-se que o crime praticado derivou da culpa originária do acusado pelo seu estado de embriaguez; (b) no exame clínico não houve detecção da embriaguez do sentenciado, e a prova testemunhal colhida foi contraditória neste particular, visto que “se, inicialmente, na fase inquisitorial, informaram os policiais militares que não identificaram sinais de embriaguez no acusado, em juízo, apesar de afirmarem que não se recordavam dos fatos, disseram que o réu apresentava, no momento dos fatos, comportamento indicativo de embriaguez”; (c) “o melhor momento para a aferição do

estado de embriaguez é o instante da abordagem”, porém, no caso, “os condutores negaram a presença e sinais de embriaguez e não foram chamados agentes de trânsito para a ocorrência”; (d) na denúncia alegou-se que o acusado conduzia o veículo “não destinando a devida atenção”, entretanto esta circunstância (genérica) não foi devidamente descrita e explicada; (e) conforme a prova testemunhal, era verossímil a alegação do acusado de que o pneu do carro por ele guiado estourou, causando o acidente.

Daí que o magistrado sentenciante condenou o réu, pelo crime de embriaguez ao volante, à pena de seis meses de detenção, absolvendo-o da acusação do cometimento do crime de lesão corporal contra os dois pedestres. Após o trânsito em julgado da sentença, proferida em 07 de fevereiro de 2023, foi declarada a extinção da punibilidade do acusado diante da ocorrência de prescrição retroativa, já que a denúncia havia sido recebida no dia 02 de setembro de 2019.²⁷

Conforme as diretrizes da Associação Médica Norte-americana, do Conselho de Segurança Nacional dos EUA, e da legislação de diversos estados daquele país, os motoristas se dividem em três grupos:

- a) Os que apresentam, no sangue, concentração alcoólica entre a 0 a 0,5 gramas por litro, que são considerados sóbrios, isentos de qualquer acusação referente ao uso de álcool;
- b) Os que apresentam de 0,5 a 1,5 gramas de álcool por litro no sangue, que estão sob influência de álcool conforme os sintomas apresentados²⁸;
- c) Os que ostentam concentração alcoólica de 1,5 ou mais gramas por litro de sangue, caso em que a influência do álcool é afirmada sem exceção (Almeida Júnior; Costa Júnior, 1998, p. 517)²⁹.

Almeida Júnior e Costa Júnior (1998, p. 511) anotam que, em proporção a sua massa, o cérebro é um dos órgãos que mais recebem o álcool, em razão da quantidade de água que o tecido nervoso contém. Fisiologicamente – ainda segundo os autores – o

²⁷ Sobre o instituto da prescrição, ver seção 5.6.3

²⁸ A lei brasileira considera que o motorista se encontra com a capacidade psicomotora perturbada se constatada a concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, independentemente de revelar, nestas condições, sinais exteriores de embriaguez.

²⁹ Ainda de acordo com os autores, alguns investigadores julgam que o limite de 1,5 deve ser reduzido para 1,0, pois com essa concentração é comum a perturbação mental dos condutores dos veículos. Na grande maioria dos indivíduos a concentração superior a 3 g por litro de sangue acarreta incapacidade total para guiar (Almeida Júnior; Costa Júnior, 1998, p. 517).

álcool atua como um anestésico, sendo sua estrutura química bem semelhante a do éter. Sustenta-se que a ação do álcool e outros anestésicos no cérebro se dá pela grande quantidade de lipídeos das células nervosas, onde se concentrariam os anestésicos. Conforme outra teoria, o álcool perturbaria os fenômenos de oxidação nas células nervosas do cérebro, por serem as mais sensíveis a tais perturbações, acarretando ação deprimente no sistema nervoso.

Trazidas a lume estas informações de conteúdo marcadamente médico-legal acerca do processo bioquímico que conduz à embriaguez e os sinais exteriores que ela revela, passa-se à análise das diversas regras legais concebidas para ensejar a punição, no campo criminal, dos motoristas que conduzem veículos sob o efeito de substâncias psicoativas.

4.2 As diversas formulações do tipo penal de embriaguez ao volante no Código de Trânsito Brasileiro

Os primeiros países a criminalizar a conduta de conduzir veículo automotor sob o efeito do álcool foram a Dinamarca (1925), a Noruega (1926), a Suíça (1932) e em seguida a Suécia (1934) e a Bélgica, cuja Lei foi datada de 14 de novembro de 1939. A lei norueguesa foi a primeira a estabelecer um sistema tarifado de dosagem alcoólica, que era de 0,5 grama de álcool por litro de sangue (Mitidiero, 2015, p. 1065).

No Brasil, a primeira legislação de trânsito, o Decreto nº 18.323, de 24/04/1928, previu, no seu art. 87, letra “c”, multa de cem mil-réis para aquele que dirigisse em estado de embriaguez (Leal, 2018, p. 35).

Na década de 1940, A Lei de Contravenções Penais (Decreto-Lei nº 3.688, de 03/10/1941) considerou infração penal, punida com prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, a conduta de “Dirigir veículo na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia”.

No Código Nacional de Trânsito de 1966 (Lei nº 5.108, de 21/09/1966), a conduta de dirigir em estado de embriaguez constituía infração administrativa, prevista no seu art. 89: “É proibido a todo condutor de veículo; (...) III – Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza.”

No Brasil, desde 2008 (11 anos depois da entrada em vigor do Código de

Trânsito), passou a vigorar a tolerância zero nas relações entre álcool e volante³⁰. Desde então, constitui infração gravíssima, punida com multa e suspensão do direito de dirigir por 12 meses, a conduta de dirigir sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa.³¹

Desde sua edição, em 1997, o art. 306 do CTB, que veicula o crime de embriaguez ao volante, foi alterado por quatro vezes, ora na tentativa de se aperfeiçoar o preceito, objetivo nem sempre alcançado, ante as dúvidas que suscitava na literatura e na jurisprudência, ora para tornar mais rígida a punição daqueles que conduzem veículos sob efeito de álcool ou de outras substâncias estupefacientes.

O Quadro 2 demonstra as mutações pelas quais perpassou o dispositivo legal desde o ano de 1997 até alcançar sua redação atual, sedimentada finalmente no ano de 2019. Os trechos negritados destacam as modificações ocorridas em relação à redação anterior do dispositivo.

Quadro 2 – Redações do art. 306, do Código de Trânsito Brasileiro

Redação original	Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem: Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
Lei nº 11.705, de 19/06/2008	Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com a concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. O Poder Executivo Federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.
Lei nº 12.760, de 20/12/2012	Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

³⁰ Art. 165, caput do CTB, alterado pela Lei nº 11.705, de 19/06/2008. Em mais um esforço do Poder Público para enfrentar o problema, a Lei nº 12.760, de 20/12/2012, dobrou a multa aplicável para este tipo de infração.

³¹ Na regulamentação atual, constitui conduta considerada criminosa conduzir veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou outra substância psicoativa, constatada, entre outras formas, pela concentração igual ou superior a 0,6 gramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar (CTB, art. 306, inc. I, com redação dada pela Lei nº 12.760/12).

	<p>§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.</p> <p>§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.</p>
Lei nº 12.971, de 09/05/2014	<p>Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.</p> <p>§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.</p> <p>§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.</p> <p>§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.</p>
Lei nº 13.840, de 05/06/2019	<p>Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.</p> <p>§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.</p> <p>§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.</p> <p>§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.</p> <p>§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - para se determinar o previsto no caput.</p>

Fonte: autoria própria.

4.2.1 Redação original

Na redação original da figura típica da embriaguez ao volante (ver Quadro 2), a norma incriminadora exigia, além da direção sob os efeitos de substância psicoativa, que a conduta do motorista viesse a causar dano potencial à incolumidade pública de outrem.

Sinteticamente, conceitua-se crime de perigo aquele que se consuma com a mera criação de um perigo ao bem jurídico penalmente tutelado, não havendo necessidade de que se produza um dano efetivo. Diferencia-se do crime de dano, pois este, para sua consumação, exige que o bem jurídico sofra efetivamente uma lesão, a exemplo do homicídio e das lesões corporais.

O perigo – explica Bitencourt (2003, p. 148) – pode ser concreto ou abstrato nestes crimes. O primeiro “[...] precisa ser comprovado, isto é, deve ser demonstrada a situação de risco corrida pelo bem juridicamente protegido”, de modo que o perigo só é “[...] reconhecível por uma valoração subjetiva da probabilidade de superveniência de um dano.” Já o perigo abstrato é presumido, de modo que não precisa ser comprovado, pois a lei exige a simples prática da ação que se pressupõe perigosa. É exemplo de crime de perigo abstrato o crime de omissão de socorro previsto no art. 304 do CTB³² (“Deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima [...]”), uma vez que, para a configuração do delito, basta a conduta omissiva do motorista envolvido no evento, independentemente de qualquer outra circunstância fática. Conforme o parágrafo único do art. 304, da Lei de Trânsito, o condutor incide nas penas do crime “ainda que sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trata de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves”, regra que contribui para evidenciar a natureza do crime como de perigo abstrato.

O advento, no ano de 1997, da figura típica criminal do art. 306, do CTB, e o aumento da fiscalização pelos órgãos de trânsito, ensejaram a criminalização secundária de pessoas de classes sociais que comumente não são detidas em flagrante e conduzidas a repartições policiais. Daí que diversas teses jurídicas foram arquitetadas, e suscitadas nos tribunais, com o desiderato de que os flagrados conduzindo veículos em estado de embriaguez escapassem da aplicação da lei penal.

Assim, surgiu uma discussão nos tribunais sobre se o crime de embriaguez ao volante, naquela redação original (ver Quadro 2), seria de perigo concreto ou abstrato. Interpretando a referida norma, parte dos juristas e das decisões dos tribunais posicionou-se no sentido de que somente seria possível reconhecer-se o caráter criminoso do fato se, além de dirigir sob o efeito de substância estupefaciente, o condutor provocasse verdadeiro perigo a bens jurídicos alheios, como é o caso de conduzir o veículo de maneira anormal (Jesus, 2020, p. 222).

Gomes, Cunha e Pinto (2008, p. 375) asseveram que, enquanto vigorava a contravenção do art. 34, da Lei de Contravenções Penais, de 1941 (“Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia”),

³² Com redação dada pela Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023. A alteração na redação da figura criminal consistiu na substituição da palavra “acidente” por “sinistro”.

era quase pacífica a doutrina que sinalizava tratar-se de infração penal de perigo abstrato, presumindo-se o perigo da conduta de forma absoluta, obstada a prova em sentido contrário.

Todavia, com o advento do CTB, prevendo pena mais severa (art. 306), o tipo penal passou a exigir que a conduta do motorista embriagado expusesse *a dano potencial a incolumidade de outrem*. Assim, a infração deixou de ser de perigo abstrato, “[...] demandando prova de risco, isto é, uma situação de perigo concreto a uma pessoa individualizada” (Gomes; Cunha; Pinto, 2008, p. 375).

Bem (2013, p. 280) enfatiza que, analisando a conduta criminal sob a égide da redação original do CTB, os tribunais estaduais firmaram o entendimento de que a figura delitiva se consubstanciava num delito de perigo concreto, carecendo este, assim, de certificação judicial, pois o perigo era um elemento expresso do tipo penal. No abono de sua tese, o autor cita decisão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul³³, em que se firmou o entendimento segundo o qual, para a caracterização do delito não é suficiente a comprovação somente da embriaguez ao volante, exigindo-se também “[...] a verificação de alguma conduta anormal do automotor, porque se trata de infração de perigo concreto”.

Outra dúvida que inquietava a doutrina e a jurisprudência consistia na exata objetividade jurídica da figura penal. Uma corrente entendia que o objeto jurídico do crime seria a incolumidade física, a vida ou o patrimônio dos membros da coletividade, ao tempo em que outros entendiam que o bem jurídico tutelado seria a “segurança viária”, afetada por qualquer comportamento de risco do condutor do veículo, independentemente da ofensividade à saúde ou a patrimônio de pessoas individualizadas (cf. Bem, 2013, p. 270-275). Sendo o bem jurídico protegido a “segurança viária”, bastava, para a caracterização do crime, a direção anormal por parte do condutor, dirigindo em zigue-zague, por exemplo, pois isto já seria suficiente para rebaixar o nível de segurança no trânsito (influência de substância mais direção anormal, de forma a rebaixar a segurança viária). (Gomes; Cunha; Pinto, 2008, p. 375). Em outra interpretação da regra, o crime só se configurava se causado perigo de dano à saúde ou ao patrimônio de pessoa determinada.

³³ 8ª Câmara Criminal, Apelação Criminal nº 700.038.804-57, Relator Desembargador Roque Miguel Frank, julgado em 19/06/2022.

Assim, a vacilação da doutrina e da jurisprudência quanto ao enquadramento das diversas condutas no tipo de embriaguez ao volante acarretou não só insegurança jurídica, como também a própria permanência da insegurança viária. Como se verá no tópico seguinte deste trabalho, a nova redação dada, onze anos depois, ao tipo do art. 306, do CTB, por se defeituosa, não pacificou as discussões, tipificando mais um caso de ausência da boa técnica legislativa.

Ainda, na configuração original do Código de Trânsito, previa-se no art. 165 como infração administrativa gravíssima, punida com multa e suspensão do direito de dirigir, a conduta de dirigir, sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue³⁴, ou de qualquer substância entorpecente que determinasse dependência física ou psíquica.

Daí porque tinha-se à época um quadro legal em que não se caracterizava a infração administrativa tampouco a figura criminal se o motorista fosse abordado conduzindo o veículo sob influência de álcool em nível de até seis decigramas por litro de sangue.

4.2.2 A Lei Seca: a derrapagem da legislação

A popularmente denominada Lei Seca foi introduzida pela Lei nº 11.705/2008, portanto onze anos depois da entrada em vigor do CTB, tendo merecido este título ante a modificação dos arts. 165 e 276, do referido estatuto legal, que passaram a ser assim redigidos:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;
Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.
Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.

³⁴ O art. 276, do CTB, na redação inicial, continha norma de caráter explicativo: “Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.”

A Lei Seca integrou o processo de ruptura da concepção, por um longo período reinante no Brasil, de que a associação de álcool e condução de veículo configuraria um mero pecadilho, um ato irregular sem maiores consequências, amplamente aceita por todos os seguimentos da sociedade.

Colhem-se da justificativa do Projeto de Lei que culminou na criação da aludida Lei, de autoria do então Deputado Federal Hugo Leal, os seguintes motivos:

A principal intenção do presente projeto de lei é a de estabelecer uma gradação mais adequada para a prática de tais crimes, posto que existe um intervalo entre as penas máximas previstas para o homicídio culposo – três anos no Código Penal e quatro anos no CTB – e a pena mínima prevista para o homicídio doloso, que é de seis anos no Código Penal.

Com a nova redação aqui proposta, o cometimento de crime de homicídio culposo passaria a ser apenado, tanto no CTB quanto no Código Penal, com a detenção, de um a seis anos. Dessa forma, caberia ao Poder Judiciário fixar a pena a que o infrator deverá se submeter, dentro de um espectro mais amplo que poderá representar, com maior fidelidade, os vários níveis de gravidade e responsabilidade a que estão sujeitos os crimes dessa natureza.

Além das situações de aumento de pena previstas no CTB e no Código Penal, o Juiz poderia, por exemplo, atribuir penas maiores do que as previstas atualmente para o homicídio culposo, quando houvesse agravante, notadamente em casos mais graves de desrespeito à vida, como a condução de veículos sob efeito de álcool ou drogas e a participação nos chamados “pegas”, bem como em outras condutas criminosas praticadas no trânsito ou fora dele.

[...]

Por fim, cabe lembrar que as penas de um crime devem ser definidas em decorrência de sua natureza e gravidade, e não em função do

instrumento utilizado. Adicionalmente, não se pode negar que é necessário ampliar o limite máximo de detenção para os crimes de homicídio culposo praticados em situações de grave desrespeito à vida. Tal necessidade mostra-se ainda mais evidente nos casos de crimes de trânsito, onde são cometidas verdadeiras barbáries, que dificilmente são consideradas, na prática, como ações dolosas.

Leal (2018, p. 22) destaca que, no começo da década de 1980, era comum motoristas e passageiros de veículos não usarem cinto de segurança e não terem preocupação sobre o quanto de bebida alcóolica haviam ingerido, afirmação que praticamente todos que viveram aqueles tempos podem atestar, por experiência própria.

Ainda na década de 1960, Ross (1960, tradução própria) denominou as infrações de trânsito de *folk crimes* (crimes populares), igualáveis aos crimes do colarinho branco (*white-collar crimes*), atos que, apesar de ilegais, não estigmatizavam seus autores perante a comunidade. Assim, embora consideradas criminosas por critérios sociojurídicos, tanto as infrações de trânsito quanto as do colarinho branco eram, para Ross, naquele estágio da sociedade, ignorados ou tolerados pelo público em

geral, embora socialmente onerosos.

A Lei Seca, de 2008, buscou a ultrapassagem desta mentalidade vigente há anos, de fato acentuadamente danosa nos campos social e econômico. Contudo, para a infelicidade daqueles que atuavam na agenda pública da segurança no trânsito naquele momento, o diploma legal tornou mais dificultosa a prova do crime (ver Quadro 2), uma vez que previu a prova efetiva da concentração de álcool no sangue (superior a seis decigramas) do condutor para a consumação do delito.

Isto porque vigora no ordenamento jurídico pátrio norma segundo a qual ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo – princípio da não autoincriminação – de maneira que, por força desta regra probatória basilar, bastava ao motorista, flagrado sob suspeita de haver ingerido álcool, furtar-se ao exame sanguíneo ou a teste semelhante, para que então ficasse completamente inviabilizada a prova do fato delituoso.

Como salientou Polastri (2015, p. 133), apesar da boa vontade do legislador, a mudança acabou por provocar um efeito contrário, pois o tipo penal então vigente não dependia, para a caracterização de sua tipicidade, da comprovação de que o condutor do veículo estava dirigindo com a concentração de álcool por litro de sangue superior a 6 (seis) decigramas. Impôs-se, nas palavras de Nogueira (2013, p. 191), “desastrada exigência” para a comprovação do crime, que gerava sérios problemas para a consecução da justiça penal.

O Decreto nº 6.488, de 19/06/2008, editado para regulamentar o art. 306, do CTB, com redação dada pela Lei Seca, previu (art. 2º) apenas dois testes de alcoolemia para a verificação do delito de embriaguez ao volante, que foram o exame de sangue e o teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), conhecido coloquialmente como bafômetro.³⁵

Assim, conforme a Lei Seca, as únicas provas idôneas a evidenciar o estado psíquico alterado do condutor, e, por conseguinte, a figura típica criminal, passaram a ser o exame de sangue ou o uso do etilômetro, meios probantes invasivos que dependem da participação efetiva do periciando e, em consequência, do livre assentimento deste, corolário do princípio da não autoincriminação. E ante este quadro os condutores que,

³⁵ A margem de tolerância foi estabelecida, no referido Decreto, em 2 dg (dois decigramas) por litro de sangue ou de 0,1 mg (um décimo de miligrama) por litro de ar expelido dos pulmões.

legitimamente, recusavam-se à produção da prova, não tinham contra si os mínimos indícios para que se sustentasse o início da persecução penal, ficando suas condutas lamentavelmente impunes.

Mas não é só. Cogite-se a situação dos milhares de municípios de pequeno e médio porte cujos aparatos policiais e os órgãos de disciplina do trânsito não dispunham de etilômetros, nem de instituto médico-legal ou estabelecimento assemelhado para a realização do exame de sangue. Em tais condições, sem dispor dos recursos mínimos a que a Lei Seca lhes exigia, os órgãos policiais e de trânsito nos referidos municípios depararam-se com significado obstáculo à consecução de seus misteres, no que se refere ao enfrentamento ao delito de embriaguez ao volante.

Daí porque se conclui que a Lei Seca, muito embora idealizada para enrijecer as regras de combate à embriaguez ao volante e contribuir para a redução da incidência de tal prática, mostrou-se ineficiente para os fins de sua criação, já que impôs mecanismos de produção probatória complexos e de difícil operabilidade, tanto nas cidades grandes e com maiores aparatos de fiscalização, quanto nos municípios pequenos e médios, que são a maioria no Brasil, que via de regra são menos estruturados em relação aos recursos humanos e materiais.

4.2.3 A correção da direção pela Lei nº 12.760/2012

A Lei nº 12.760/2012 representou um avanço para a política pública da segurança no trânsito, ao alargar as possibilidades de comprovação da embriaguez do condutor quando da abordagem pelos agentes policiais ou de trânsito, significativamente restringidas pela Lei Seca.

Com efeito, continuou considerada conduta criminosa a condução do veículo com concentração superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar.

A novidade legislativa foi a possibilidade de comprovação do uso pelo condutor do veículo de álcool ou outra substância psicoativa por sinais que indicassem sua alteração psicomotora, consoante a disciplina do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Permitiu-se, ainda, a comprovação da alteração da situação anímica do motorista por quaisquer meios de prova em direito admitidos, exemplificando o teste de

alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo e prova testemunhal.

Nogueira (2013, p. 189-190) explica que a capacidade psicomotora diz diretamente entre a mente e os movimentos motores do corpo. A área psicomotora abrange a coordenação motora (utilização eficiente das partes do corpo), a tonicidade (adequação da tensão para cada gesto ou atitude), a organização espacial e a percepção visual, a percepção auditiva (atenção, discriminação, memória de sons e coordenação auditiva-motora), a atenção (capacidade de apreender o estímulo por período de tempo), concentração (capacidade de atender apenas um estímulo por período de tempo), a memória (capacidade de reter os estímulos e suas características). (Nogueira, 2013, p. 190).³⁶

Conforme a Resolução nº 432, de 23/01/2013, do CONTRAN, a alteração da capacidade psicomotora do motorista envolvido em fiscalização é verificada por (a) exame clínico firmado por médico, ou (b) um conjunto de sinais constatados pelo agente da autoridade de trânsito.

Ainda de acordo com a reportada Resolução, para a confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente de trânsito deve ser observado não só um sinal, mas um conjunto deles, que são os seguintes:

- a) Quanto à aparência: 1) sonolência; 2) olhos vermelhos; 3) vômito; 4) soluços; desordem nas vestes; e 5) odor de álcool no hálito;
- b) Quanto à atitude: 1) agressividade; 2) arrogância; 3) exaltação; 4) ironia; 5) falante; e 6) dispersão;
- c) Quanto à orientação, se o condutor: 1) sabe onde está; 2) sabe a data e a hora;
- d) Quanto à memória, se o condutor: 1) sabe seu endereço; 2) lembra dos atos cometidos;
- e) Quanto à capacidade motora e verbal, se o condutor apresenta: 1) Dificuldade no equilíbrio; II) fala alterada.

Pelo exposto, verifica-se que a Lei do ano de 2012³⁷ sepultou de vez as discussões acerca da prova do delito de embriaguez ao volante, permitindo que essa se

³⁶ Ver parte inicial desta seção 3.

³⁷ As Leis ns. 12.971, de 09/05/2014 e 13.840, de 05/06/2019 (ver Quadro 2) também modificaram o art. 306, do CTB, porém em trechos laterais do dispositivo acerca da prova, permanecendo inalterada a estrutura da figura típica penal.

faça, amplamente, por qualquer meio em direito admitido, a partir dos procedimentos pelo próprio diploma legal indicados, propiciando, desta forma, uma melhor implementação do programa de tolerância zero inaugurada no ano de 2008, assim como a concretização da política criminal democraticamente escolhida.

4.4 Distribuição geográfica e temporal dos casos de embriaguez ao volante

A Lei Municipal nº 9.278, de 20/09/2017, que “dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador”, dividiu a área deste ente federativo em 163 bairros, localizados em sua parte continental, e três bairros em sua porção insular, compostas das Ilhas de Maré, dos Frades e de Bom Jesus dos Passos, nas quais não circulam veículos automotores (ver APÊNDICE B).

A última divisão territorial do município datava do ano de 1960, quando a cidade era subdividida em apenas 32 bairros. A nova delimitação foi traçada após estudo coordenado pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), com participação da prefeitura local, do governo do Estado e do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE). (SEDUR, 2017).

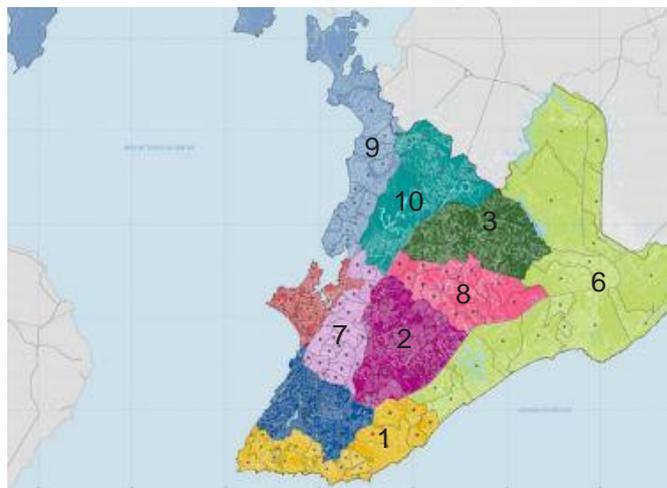
Os métodos utilizados no trabalho, no curso do qual foram ouvidas as associações de moradores e concessionárias de serviços públicos, englobaram a definição do conceito de bairro, constante na Lei nº 9.278/2017, acima transcrito, “[...] o reconhecimento preliminar do sítio e levantamento histórico; a delimitação preliminar do bairro através da jurisdição associativa (imaginário da sociedade civil organizada) [...]” bem como a pesquisa amostral/imaginário do cidadão. Foram ainda considerados, entre outros, as barreiras físicas naturais, elementos urbanísticos, concentração de equipamentos e serviços urbanos, sistema viário e acessibilidade (SEDUR, 2017).

Mais adiante, no ano de 2020, a existência legal de sete novos bairros foi formalizada³⁸, passando a cidade a ser subdividida em 170 bairros.

Ademais, o Município de Salvador está dividido em nove regiões administrativas, indicadas no Mapa 4:

³⁸ De acordo com o Decreto nº 32.791, de 1º/09/2020. Os bairros criados foram Chame-Chame, Colinas de Periperi, Dois de Julho, Horto Florestal, Ilha Amarela, Mirantes de Periperi e Vista Alegre.

Mapa 4 – Regiões administrativas do município de Salvador



- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1 Barra/ Pituba | 6 Itapuã |
| 2 Cabula / Tancredo Neves | 7 Liberdade / São Caetano |
| 3 Cajazeiras | 8 Pau da Lima |
| 4 Centro Brotas | 9 Subúrbio / Ilhas |
| 5 Cidade Baixa | 10 Valéria |

Fonte: adaptado de Fundação Mário Leal Ferreira (2023)

A população de cada região administrativa, os delitos de embriaguez ao volante verificados nas referidas áreas no período abrangido pela pesquisa, e a relação crime/100 mil habitantes estão a seguir distribuídos.

Tabela 13 – Regiões administrativas do município de Salvador, população e crimes de embriaguez ao volante registrados (2016-2020)

Região administrativa	População	Incidência do crime do art. 306 do CTB	Relação crime/100.000 habitantes
Barra/Pituba	361.616	46	12,72
Cabula/Tancredo Neves	239.564	14	5,84
Cajazeiras	198.005	03	1,52
Centro/Brotas	287.088	33	11,49
Cidade Baixa	180.432	10	5,54
Itapuã	340.450	48	14,10
Liberdade/São Caetano	384.095	10	2,60
Pau da Lima	184.795	9	4,87
Subúrbio/Ilhas	286.115	9	3,15
Valéria	79.047	9	11,39
Total	2.541.207	191	

Fonte: autoria própria.

Nota: Os dados sobre a população das regiões administrativas são fornecidos pela Fundação Mário Leal Ferreira (2023).

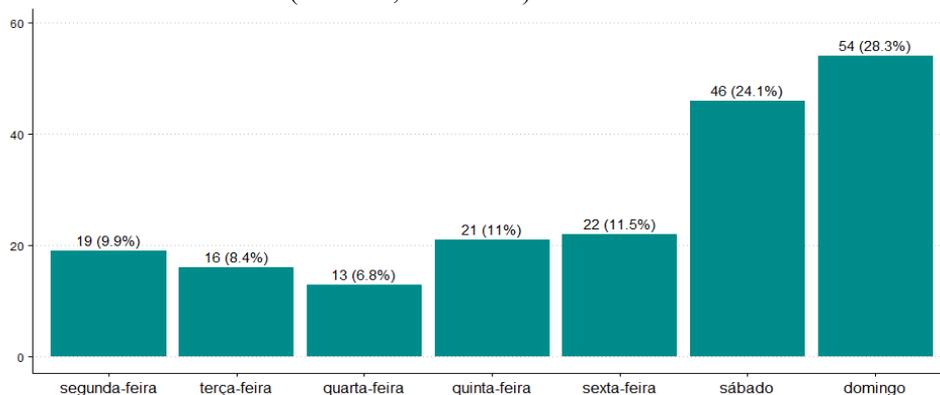
Dessume-se, assim, que Itapuã e Barra/Pituba, onde se situam parte dos bairros litorâneos da cidade, foram as regiões administrativas nas quais, proporcionalmente,

foram flagradas mais pessoas conduzindo veículos embriagadas, importando em quase metade dos casos (49,21%).

Correlacionam-se estes dados com a circunstância de que nas duas regiões concentram-se significativa parte das atrações diurnas e noturnas da cidade, que é turística, tais como praias, bares, restaurantes, shopping centers, casas noturnas, etc. Por outro lado, como se detalha na seção 5.3 deste trabalho, um percentual de quase 31% dos flagrantes do delito ocorreram em blitz, que são montadas preponderantemente em vias principais dos referidos bairros, que são dos mais movimentados da cidade para fins de atividades de lazer, às quais é associado o consumo de bebidas alcoólicas.

Constatou-se que cerca da metade (52,40%) dos flagrantes do crime do art. 306, do CTB, ocorreu nos dias de sábado e domingo, nos quais aumenta a ingestão de bebidas alcoólicas em momentos de lazer e festividades. Daí ocorrem os “massacres dos sábados à noite”, protagonizada pelos “jovens chapados” das noites dos finais de semana, na contundente anotação de Volpi (2011, tradução nossa), referindo-se à realidade italiana, que no particular se assemelha a nossa. Observe o seguinte gráfico:

Gráfico 1 – Distribuição entre os dias da semana dos crimes de embriaguez ao volante denunciados (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

No que se refere ao horário dos eventos, apurou-se que 76,5% dos flagrantes do crime do delito de embriaguez ao volante, no período estudado, aconteceram nas noites e madrugadas, como descrito na Tabela 14:

Tabela 14 – Horário dos flagrantes do crime de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)

Horário	Número de ocorrências	Percentual
00h00 às 5h59	62	32,5
6h00 às 11h59	17	8,9
12h00 às 17h59	28	14,6
18h00 às 23h59	84	44,0
Total	191	100,0

Fonte: autoria própria.

Assim, o número de ocorrências cresce da manhã (8,9%) para a tarde (14,6%), alcança seu máximo (44%) entre as 18h00 e 23h59, e permanece alto na madrugada (32,5%), sendo estes dois últimos períodos aqueles em que comumente as pessoas ingerem bebidas alcoólicas fora de suas residências, em eventos sociais dos mais diversos tipos, trazendo como consequência o rebaixamento do nível de segurança no trânsito e a maior possibilidade da causação de acidentes nas vias.

4.5 Perfil dos condutores envolvidos no crime de embriaguez ao volante

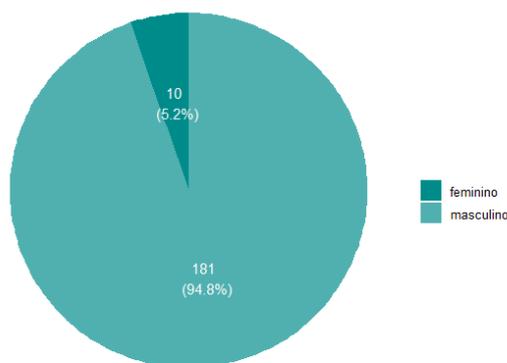
São estudadas neste tópico do trabalho as seguintes variáveis concernentes a dados pessoais dos envolvidos nos crimes de condução de veículo automotor sob influência de substância psicoativa: (1) sexo, (2) idade, (3) estado civil, (4) grau de escolaridade, (5) habilitação para dirigir o veículo, e (6) local de residência dos acusados.

4.5.1 Sexo, idade, estado civil e grau de escolaridade

Quanto ao sexo, 181 homens foram flagrados dirigindo veículo sob efeito de substância alteradora da capacidade psicomotora, enquanto apenas dez mulheres foram detidas envolvendo-se em tal fato delituoso, circunstância que confirma as estatísticas acerca do cometimento prevalente de crimes, de qualquer tipo, por indivíduos do sexo masculino.³⁹

³⁹ Para fins comparativos assinala-se que, segundo o Anuário da Segurança Pública (2022), em 2021 da população carcerária de 820.689 pessoas, 775.253 (94,46 %) eram do sexo masculino e apenas 45.436 (5,54%) eram do sexo feminino.

Gráfico 2 – Acusados do crime de embriaguez ao volante por sexo (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Nota-se que, quanto ao crime do art. 306, do CTB, que é de natureza dolosa, os homens foram responsáveis por 94,8% dos casos. Em relação aos delitos de homicídio e lesões corporais no trânsito, que são praticados sem intenção do agente, por imprudência, negligência ou imperícia, o percentual foi bem semelhante (ver Seção 4.5), de 94,1% (noventa e quatro vírgula um por cento).

Assim é que, pelo menos no que se refere a estes três crimes, verifica-se uma exata distribuição dos fatos delitivos no que se refere à variável sexo do acusado, sejam as ações cometidas mediante o intento do agente de produzir o resultado (CTB, art. 306), seja quando os fatos derivam de atitude imprudente, negligente ou imperita (CTB, arts. 302 e 303).

Quanto à idade dos condutores processados por embriaguez ao volante, na Tabela 15 se expõem os números computados:

Tabela 15 – Idade do acusado na data do fato, crime do art. 306, do CTB – Salvador, 2016-2020

Idade na data do fato	Quantitativo	Percentual
18 a 27 anos	39	20,42
28 a 37 anos	76	39,79
38 a 47 anos	39	20,42
48 a 57 anos	21	10,99
A partir de 58 anos	16	8,38
Total	191	100

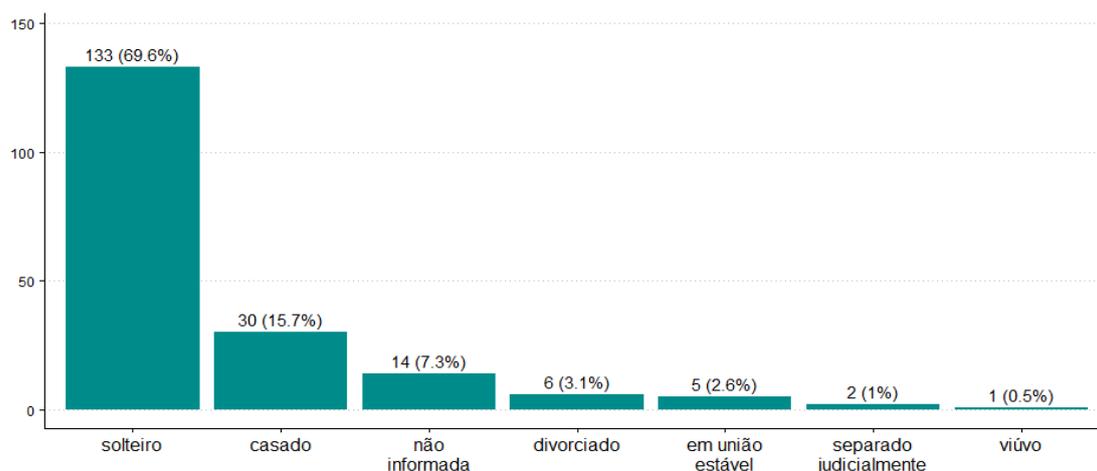
Fonte: autoria própria.

Vê-se, assim, a prevalência de pessoais com idade entre 28 e 37 anos, no cometimento do delito de embriaguez ao volante, seguindo-se as categorias

imediatamente superior (38 a 47 anos) e inferior (18 a 27 anos), cujas ocorrências apresentaram percentuais iguais (20,42%).

No que concerne ao estado civil, os solteiros representaram 69,6% dos flagrados conduzindo o veículo com o estado psicomotor alterado (133 ocorrências). A distribuição dos infratores quanto ao estado civil consta do gráfico que segue:

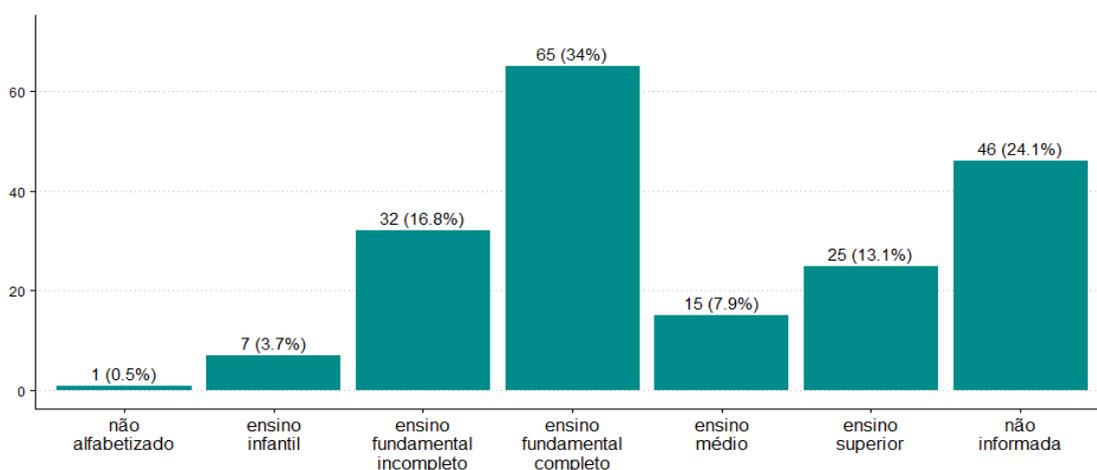
Gráfico 3 – Acusados do crime de embriaguez ao volante por estado civil (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Quanto ao grau de escolaridade dos infratores do crime do art. 306, do CTB, os dados consolidados foram os seguintes:

Gráfico 4 – Grau de escolaridade dos acusados do crime de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Vê-se, assim, predomínio de condutores com nível fundamental completo ou incompleto entre os acusados do delito de embriaguez ao volante, no período sob estudo, representando aproximadamente metade dos casos (97).

Ademais, mostra-se relevante que em 24,1% dos processos não constou nos autos o grau de escolaridade do acusado, o que revela falha nos órgãos de persecução penal no que se refere à coleta deste dado, importante para as estatísticas criminais.

4.5.2 Habilitação para conduzir veículo automotor

Nos 191 processos estudados, observou-se que 162 motoristas (84,8%) detinham carteira nacional de habilitação (CNH) ou autorização para dirigir veículo automotor, restando 29 (15,2%) que, além da infração de guiar sob influência de substância entorpecente, violaram a lei de trânsito também por não estarem credenciados pelo órgão público competente para a condução do veículo.

Entre os abordados e flagrados cometendo o crime sob enfoque, o quantitativo de 23, o equivalente a 12%, ostentavam a condição de motoristas profissionais.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece, no seu art. 298, que são circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito, dentre outras, quando o condutor estiver conduzindo o veículo sem possuir permissão para dirigir ou carteira de habilitação (III), com permissão/habilitação para dirigir de categoria diversa da do veículo (IV), ou quando sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga (V), como é o caso dos mototaxistas, motoristas de ônibus, ambulâncias, vans de transporte escolar, etc.

Mitidiero (2015, p. 275) destaca que aqueles que têm sua profissão voltada ao transporte de pessoas ou de cargas devem dirigir os veículos com desvelo especial exatamente porque que pratica tais atividades, [...] “mesmo que transportando apenas um passageiro ou diminuta carga [...]”, expõem reiteradamente a segurança viária a riscos, perigos e lesões. Ainda segundo o autor, a responsabilidade do condutor cresce concomitantemente com o tamanho, estrutura e peso dos veículos guiados, que, por suas características, criam riscos particulares aos passageiros e à coletividade. O dever maior de cuidado objetivo dos condutores que transportam passageiros ou cargas constitui a

razão determinante para o legislador erigir pena diferenciada aos que cometem crimes de trânsito nestas condições (Mitidiero, 2015, p. 275-276).

Justifica-se este tratamento diferenciado, também presente na legislação italiana, diante do profissionalismo e da destreza particular que devem ser exigidas destes condutores, dada a peculiaridade da atividade, como observa Greco (2018, tradução própria).

Salienta mais Mitidiero (2015, p. 276) que o profissional motorista guia veículos que, além das perspectivas ruinosas oferecidas pela própria estrutura material que o conforma, geralmente avantajada e pesada, sobrepõem carga, que pode ser perigosa, o que agrava o risco ao coletivo do trânsito. Como já decidiu o Superior Tribunal de Justiça:

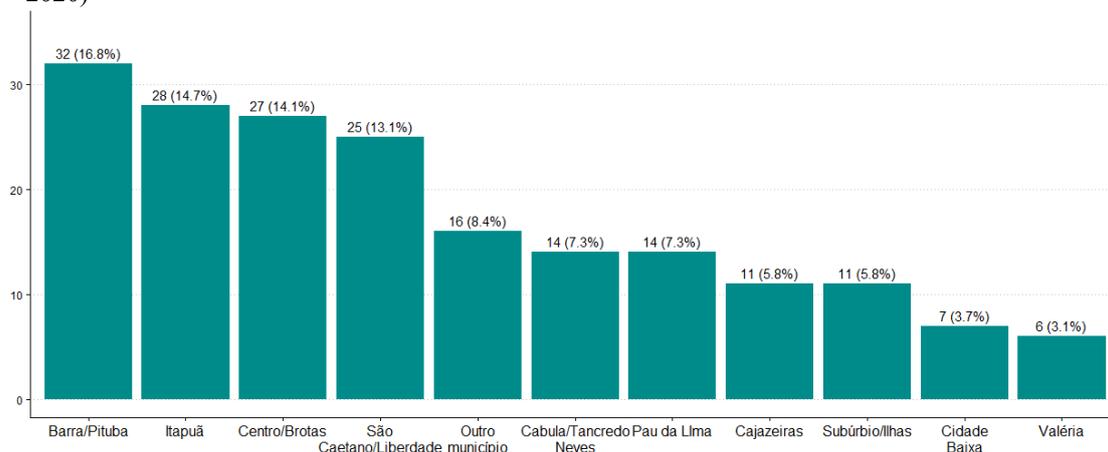
Os motoristas profissionais - mais do que qualquer outra categoria de pessoas - revelam maior reprovabilidade ao praticarem delito de trânsito, merecendo, pois, a reprimenda de suspensão do direito de dirigir, expressamente prevista no art. 302 do CTB, de aplicação cumulativa com a pena privativa de liberdade. Dada a especialização, deles é de se esperar maior acuidade no trânsito (STJ, 2017).

Nos processos abrangidos por essa pesquisa, em resumo, constatou-se que (a) aproximadamente 1/6 dos motoristas envolvidos no crime de embriaguez ao volante não estavam habilitados para guiar veículos automotores, e (b) um em cada dez eram motoristas profissionais, a quem a lei de trânsito e as normas regulamentares infralegais conferem especial tratamento, em razão do tempo maior de exposição deles aos riscos emergentes do trânsito de veículos, e à gravidade dos danos que suas condutas eventualmente desacertadas podem acarretar à segurança viária.

4.5.3 Local de residência dos acusados

Distribuindo-se os acusados de cometer o crime do art. 306, do CTB, adotada como variável o local de residência nas regiões administrativas indicadas na seção 3.2, foram encontrados os números postos no Gráfico seguinte.

Gráfico 5 – Local de residência dos acusados dos crimes de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)

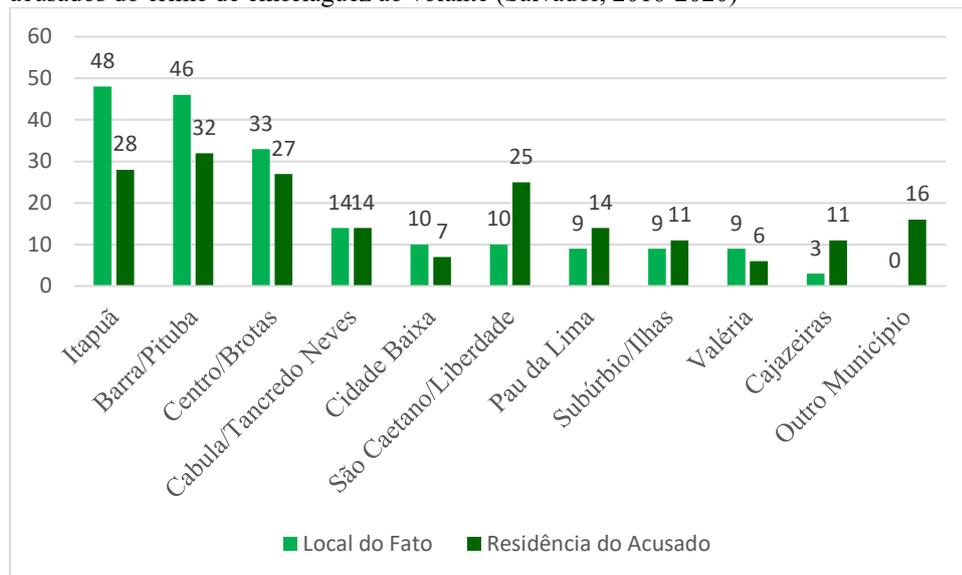


Fonte: autoria própria.

Cruzando-se as variáveis local do fato e local de residência do acusado constata-se que nas regiões administrativas de Itapuã e Barra/Pituba ocorreram 94 delitos do art. 306, do Código de Trânsito, porém a apenas 60 dos moradores daquelas localidades foi atribuída a prática do crime sob exame. Há de se notar que nas referidas regiões administrativas estão a Barra, Rio Vermelho, Pituba, Itaigara, Itapuã e Piatã, bairros boêmios ou praianos para os quais se dirige um grande número de pessoas em busca de diversão, sobretudo nos finais de semana.

Verifica-se, ademais, que as regiões de Cajazeiras (11/3) e São Caetano/Liberdade (25/10) têm os maiores índices de residentes acusados do crime em relação aos fatos ocorridos naquelas localidades. Confira-se:

Gráfico 6 – Comparativo das regiões de ocorrência dos fatos e das residências dos acusados do crime de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Conclui-se, do quanto exposto nesta subseção do trabalho (3.5), que: (1) os homens representaram 95% dos flagrados cometendo o crime de embriaguez ao volante, dentre os casos pesquisados, o que confirma o predomínio do envolvimento das pessoas do sexo masculino em fatos delituosos, sejam dolosos, sejam culposos; (2) Em categorias divididas por 10 anos de idade, os condutores com 28 a 37 anos representaram o maior percentual (39,79%) dos envolvidos no referido crime; (3) os solteiros compuseram 70% dos detidos pela prática do crime de embriaguez ao volante, e cerca da metade dos detidos tinham como grau de escolaridade o nível fundamental (completo ou incompleto); (4) o quantitativo de 162 motoristas do total de 191 qualificados (84%) possuíam autorização para dirigir veículos no momento do fato delituoso, e 23 condutores (12%) ostentavam a condição de profissionais, para os quais a lei penal confere tratamento especial; (5) Nas regiões administrativas da Barra/Pituba e Itapuã, onde se situam os bairros praianos e típicos da boemia, como Rio Vermelho, Itaigara e Piatã, muito frequentados por pessoas, nos finais de semana, em busca de diversão, foi constatado o maior número de flagrantes do crime do art. 306, do Código de Trânsito.

5 ACIDENTES DE VEÍCULO COM VÍTIMAS E CRIMINALIZAÇÃO NA METRÓPOLE DE SALVADOR (2016-2020)

A lei resguarda o bem jurídico penalmente tutelável mais importante – a vida humana - com um tipo penal singular, cujo conteúdo se conforma com apenas duas palavras: matar alguém (CP, art. 121, *caput*). O homicídio é a destruição da vida de um homem praticada por outro (Jesus, 1999, p. 18).

A pessoa humana, como centro da órbita jurídica, é destinatária de máxima proteção do Direito Penal. A inviolabilidade do direito à vida está assegurada num dos mais eminentes dispositivos da Constituição Federal, o art. 5º⁴⁰, que arrola direitos e garantias individuais, pondo-se a salvo inclusive a vida intrauterina.

A Convenção Americana sobre os Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), logo no seu limiar (art. 4º), também anuncia o direito à vida como um dos objetos da proteção daquele corpo normativo de Direito Internacional.⁴¹

Consoante Hungria (1958, p. 15), a vida é pressuposto da personalidade e o supremo bem individual; e a integridade corporal a condição de plenitude da energia e eficiência do indivíduo natural, de modo que, tutelando estes bens físicos dos indivíduos, o Estado promove a saúde e vitalidade destes, indispensáveis à prosperidade no seio social. O homicídio é, portanto, o ponto culminante na orografia dos crimes (Hungria, 1958, p. 25).

O homicídio admite as formas dolosa⁴² e culposa, restringindo-se o objeto deste estudo a esta última, quando consumada em eventos de trânsito de veículos.

Dolo é a vontade de concretizar os elementos objetivos do tipo, ou seja, o ânimo de matar. Subdivide-se em direto, quando o sujeito deseja a morte da vítima, ou eventual, quando assume o risco de produzir este resultado.

A culpa é a prática voluntária de uma conduta, sem a atenção e cuidados

⁴⁰ “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]”

⁴¹ “Art. 4º. Toda pessoa tem o direito de que respeite sua vida. Esse direito deve ser protegido pela lei e, em geral, desde o momento da concepção. Ninguém pode ser privado da vida arbitrariamente.” O Pacto de São José da Costa Rica foi integrado ao direito pátrio pelo Decreto Presidencial nº 678, de 06 de novembro de 1992.

⁴² Consoante o princípio da excepcionalidade do crime culposos, somente são consideradas delituosas as infrações praticadas a título de dolo (CP, art. 18, parágrafo único). A modalidade culposa somente é admitida, em casos determinados, a exemplo do homicídio, quando expressamente prevista na lei penal.

devidos, dela derivando um resultado não desejado nem previsto, considerado como crime (Cosenzo, 2016, p. 351). Nos delitos de trânsito, a culpa, em regra, consubstancia-se numa infração de trânsito (Mirabete, 1997, p. 78).

Segundo Hungria (1958, p. 180-181), culpa é a omissão da diligência do homem normal, o *homo medium*, do tipo comum de sensibilidade ético-social. É a imprevisão grosseira, isto é, a imprevidência imperdoável, do ponto de vista do que geralmente acontece.

São elementos do fato típico culposo, segundo a preleção de Jesus (2020, p. 327-330):

- a) **a conduta humana voluntária**, de fazer ou não fazer. O agente não deseja praticar o crime, nem expor interesses de terceiro ao dano, mas falta-lhe o dever de diligência exigido, praticando uma conduta positiva, como é o caso de dirigir um veículo, ou negativa, a exemplo de deixar de prestar socorro à vítima de um acidente.
- b) **inobservância de cuidado objetivo** (imputação objetiva) manifestada pela imprudência, negligência e imperícia;
- c) **previsibilidade objetiva**, que é a possibilidade de antevisão do resultado. Não se exige que a previsão seja extraordinária, excepcional, mas sim sobre fato que normalmente pode acontecer. Um agente que guia seu veículo na contramão de direção pode prever a ocorrência de um acidente de trânsito, sendo o resultado previsível para um homem comum, dotado de discernimento e prudência, nas circunstâncias em que realizada a conduta;
- d) **ausência de previsão** pelo sujeito, segundo suas aptidões pessoais e na medida de seu poder individual, já que, se previu o resultado, em regra não se está no terreno da culpa, mas sim do dolo;
- e) **resultado involuntário**, uma vez que sem resultado, não há o que se falar em crime culposo;
- f) **nexo de causalidade**, que é a relação entre o ato conduta do agente e o resultado ocorrido no mundo exterior; e
- g) **tipicidade**, pois o fato deve estar descrito em lei como crime.

A culpa resulta da imprudência, negligência e imperícia. A imprudência, modalidade de culpa que com mais frequência ocorre nos crimes de homicídio e lesão

corporal ao volante, decorre da falta de cautela e cuidado por parte do sujeito. Imprudente é, segundo o exemplo de Bitencourt (2022, p. 107), o motorista que, embriagado, viaja dirigindo seu veículo, com visível diminuição dos reflexos e acentuada liberação dos freios inibitórios.

Já a negligência é o proceder displicente do indivíduo, que não observa as cautelas devidas para aquele tipo de situação. Negligente – em outra ilustração de Bitencourt (2022, p. 106) - é o motorista que trafega com as portas do ônibus abertas, causando a queda e morte de um passageiro. Enquanto na negligência o sujeito deixa de fazer algo que a prudência impõe, na imprudência ele realiza uma conduta que a cautela indica que não deve praticada (Jesus, 1999, p. 80).

A imperícia, por sua vez, é o desconhecimento ou a falta de aptidão para o exercício de arte, ofício ou profissão. A imperícia se evidencia quando o profissional, no exercício de suas atividades, causa ofensa a integridade física ou à vida de terceiro.

Ainda conforme Jesus (2020, p. 309-310), para a configuração da culpa é necessário que o agente pratique um risco relevante juridicamente proibido, que produza um resultado. O perigo de um dano é inerente a toda atividade humana, como o uso das modernas fontes de energia (eletricidade, gás, reações nucleares), a extração de minerais, a produção industrial e agrícola, a manipulação de alimentos e medicamentos, etc. A condução de um veículo motorizado, mesmo que de acordo com as normas regulamentares, traz riscos ao condutor e a diversas outras pessoas.

Assim, é possível que o sujeito, realizando uma conduta acobertada pelo *risco permitido*, venha a causar um resultado naturalístico danoso que enquadre o fato num crime. Como exemplo, dirigindo normalmente um veículo no trânsito, o condutor envolve-se num acidente com vítima. Neste caso, a conduta é atípica como criminosa, pois falta-lhe a imputação objetiva, ainda que o evento seja juridicamente relevante (Jesus, 2020, p. 309).

As formas da culpa são a consciente e a inconsciente. Esta ocorre quando há imprevisão do resultado pelo agente. Aquela é a “[...]culpa com previsão, em que passa pela mente do sujeito a probabilidade da morte da vítima [...]”, que, entretanto, “[...] acredita que sua habilidade não permitirá a produção do resultado [...]” (Jesus, 1999, p. 34).

Os exemplos de Hungria (1958, p. 52) bem clarificam a diferença entre culpa

consciente e dolo eventual. Se um motorista, dirigindo seu carro com grande velocidade, para atender a um compromisso com hora certa, encontra a sua frente um pedestre, que, diante da aproximação do veículo, fica vacilante, vindo a ocorrer o atropelamento, configura-se a culpa consciente. Isto porque o motorista previu a possibilidade do evento, mas deixou de reduzir ou anular a marcha do carro, aceitando o risco de matar, ou esperou que o pedestre desviasse a tempo de não ser alcançado. Na dúvida – conclui o jurista à vista do caso – a solução não pode ser outra que não o reconhecimento de um homicídio com culpa consciente.

Em outra situação, o motorista recebe a notícia de que um filho foi vítima de uma grave queda e precisa ser transportado ao pronto socorro, razão pela qual parte em disparada com seu veículo, indiferente à sorte dos transeuntes, vindo a atropelar um desses. “O complexo motivante indica que o motorista preferiu assumir o risco de tal evento a deixar de prosseguir na desabalada carreira[...]”, e, neste caso, o fato denota as características do dolo eventual (Hungria, 1958, p. 52).

Já a lesão corporal, nos crimes de trânsito, ocorre quando do acidente resulta ofensa à integridade corporal ou a saúde de alguém.⁴³ É o dano “causado à normalidade funcional do corpo humano, quer do ponto de vista anatômico, quer do ponto de vista fisiológico ou mental” (Mirabete, 1997, p. 5). Compreende alterações no corpo humano, anatômicas ou funcionais, internas ou externas, a exemplo de equimoses, luxações, mutilações, fraturas, etc (Bitencourt, 2022, p. 290).

Extrai-se das lições de Hungria (1958, p. 323) que a lesão corporal compreende toda e qualquer ofensa à normalidade funcional do corpo humano, mesmo que o dano seja somente à saúde mental, “[...] pois a inteligência, a vontade ou a memória dizem com a atividade funcional do cérebro, que é um dos mais importantes órgãos do corpo”. A violência lesiva ao físico do indivíduo é necessariamente mecânica, “[...] importando, via de regra, uma solução de continuidade dos tecidos e derramamento de sangue” (Hungria, 1958, p. 324).

O Pacto de São José da Costa Rica, dispõe, no seu art. 5º, que “toda pessoa tem o direito de que respeite sua integridade física, psíquica e moral”.

Não se constatou na pesquisa processual realizada neste trabalho qualquer fato

⁴³ O art. 129, *caput*, do Código Penal, tipifica a lesão corporal como a ação de “ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem”.

qualificado como crime de lesão corporal em que a ofensa resultante à vítima tenha sido restrita a sua saúde mental, tendo se verificado em todos os casos estudados danos à integridade física dos ofendidos.

Nos próximos tópicos desta seção do trabalho serão analisados os elementos distintivos dos tipos em estudo, como o instrumento e locais idôneos ao cometimento dos delitos, as circunstâncias que os agravam, as penalidades aplicáveis, a distribuição espacial e temporal dos fatos, e o perfil dos condutores envolvidos nos eventos.

5.1 Elementos específicos dos tipos penais do homicídio e lesão corporal na condução de veículo automotor

Para a configuração dos crimes de homicídio e lesões corporais previstos na legislação de trânsito o agente há de se encontrar na condução de veículo automotor, que é aquele com motor de propulsão que circule por seus próprios meios, servindo para transportar pessoas ou coisas (Bem, 2013, p. 39), a exemplo de automóveis, caminhões, tratores, etc. Estão excluídos, portanto, os veículos de propulsão humana, como bicicletas e carroças.

Assim, como no exemplo reportado por Bem (2013, p. 91), extraído da jurisprudência, se o sujeito estaciona seu carro numa descida e se esquece de acionar o freio de mão, causando a morte de um pedestre com o movimento de veículo desgovernado, pratica o crime de homicídio previsto no Código Penal, e não o delito do art. 302, do Código de Trânsito Brasileiro, já que não estava na direção de veículo automotor, circunstância que integra esta última figura criminal.

Os tipos penais do homicídio e lesão corporal culposos na direção do veículo automotor não exigem, para sua caracterização, que o evento fatídico se dê na via pública, ao contrário com o que sucede com os delitos dos arts. 308 e 309, do Código de Trânsito, que descrevem os crimes de “racha automobilístico” e “direção perigosa” (ver Quadro 1).

Não há de se concordar, portanto, com Gonçalves (2017, p. 424) e Bem (2013, p. 94-95), que consideram que os crimes sob enfoque somente podem ser cometidos em via pública. O último autor indicado cita interessante caso analisado pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina, em que um motorista, em alta velocidade, perdeu a direção do veículo, que veio a capotar e atingir um adolescente que recolhia capim à

margem da rodovia para alimentar animais, provocando-lhe a morte (Bem, 2013, p. 94-95).

Segundo o reportado autor, não obstante as normas de trânsito se apliquem à segurança no entorno da estrada, a incidência do CTB se restringe às vias terrestres de circulação, que não englobam o local em que a vítima foi atingida (pastagem ao final da descida do barranco).

Ora, tomando-se em relevo inclusive que, no caso, a conduta imprudente do motorista teve seu início na via pública, onde todas as regras de segurança no trânsito deveriam estar sendo atendidas, vindo a consumir-se em área adjacente, não há como afastar-se a incidência da norma incriminadora prevista na legislação especial (CTB), mormente porque o evento decorreu do descumprimento das normas de circulação.

Anote-se que o art. 2º, parágrafo único, do CTB, com redação dada pela Lei nº 13.146, de 06/07/2015, foram equiparadas às vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas dos condomínios constituídos por unidades autônomas e as áreas de uso coletivo dos estabelecimentos privados. O *caput* do dispositivo, que mantém sua redação original, conceitua como vias terrestres urbanas e rurais “as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais”.

Assim, com a edição da Lei nº 13.146, de 2015, afasta-se qualquer dúvida sobre os locais em que ocorrem os crimes de trânsito sob exame, que podem se suceder, por exemplo, na condução de quadriciclos e motocicletas nas praias, dentro de áreas de condomínios horizontais e loteamentos, como também nos estacionamentos dos shoppings centers.

5.2 Circunstâncias agravantes dos crimes

São circunstâncias que agravam a pena tanto o crime de homicídio, quanto o delito de lesão corporal na condução de veículo automotor: (a) não possuir permissão para dirigir ou carteira de habilitação; (b) praticar o delito em faixa de pedestre ou na calçada; (c) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; (d) no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo o

veículo de transporte de passageiros (CTB, arts. 302, § 1º, e 303, § 1º).

A legislação de trânsito descreve um procedimento, disciplinado pelo CONTRAN e a cargo dos órgãos estaduais de trânsito, necessário à emissão de licenças provisórias e definitivas para conduzir veículos, sendo requisitos iniciais possuir imputabilidade penal e saber ler e escrever⁴⁴.

Nos termos da Lei nº 14.440, de 02/09/2022, que alterou dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, as categorias de habilitação para dirigir veículo automotor, segundo a regra reformulada do art. 143, do diploma, classificam-se em cinco, de A a E, da seguinte forma:

Quadro 3 – Categorias de habilitação para conduzir veículo automotor

Categoria	Especificação
A	Condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.
B	Condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista.
C	Condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas).
D	Condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista.
E	Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro.

Conforme o art. 145, do CTB (com redação alterada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020), para a habilitação nas categorias D e E, ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiro, escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deve preencher os seguintes requisitos:

- I - ser maior de vinte e um anos;
- II - estar habilitado:
 - a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e
 - b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;
- III - não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses;

⁴⁴ CTB, arts. 141 e 143.

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.⁴⁵

Segundo regulamentação do CTB estabelecida por Lei do ano de 2020⁴⁶, o candidato à obtenção de habilitação para conduzir veículos deve submeter-se a exame realizado pelo órgão de trânsito⁴⁷, e de aptidão física e mental e avaliação psicológica, de responsabilidade de médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista na área. Os testes e exames exigidos para a habilitação são estes: I- de aptidão física e mental; II – sobre legislação de trânsito; III- de noções de primeiros socorros; IV- de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

Ainda tendo em mira a segurança no trânsito, o CTB estatui (art. 147, § 2º) periodicidade para a realização do exame de aptidão física e mental, a cada 10, 5 ou 3 anos, conforme o condutor tenha idade inferior a 50 anos, entre 50 e 70 anos, ou igual ou superior a 70 anos. Na primeira habilitação, os candidatos estão sujeitos ainda a exame psicológico, sendo este obrigatório, a cada renovação, para o caso de condutores que exercem atividade remunerada ao veículo, em cujas carteiras nacionais de habilitação constarão esta informação (CTB, art. 147, §§ 3º e 5º).

A permissão para dirigir veículo pressupõe, ainda, a frequência pelo condutor em curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, cuja aprovação garante permissão para dirigir, com validade de um ano (CTB, art. 148, §§ 1º e 2º). Concluído este período, o condutor terá direito à carteira nacional de habilitação, desde que não tenha cometido infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

Desta forma, a autorização governamental para dirigir veículo automotor enseja um procedimento relativamente complexo, abrangendo testes teóricos e de

⁴⁵ Os condutores das categorias C, D e E deverão ainda comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação, sob pena da suspensão do direito de dirigir por três meses (CTB, art. 148-A e § 5º).

⁴⁶ CTB, art. 147, com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020.

⁴⁷ O exame de direção veicular é realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo DETRAN, sendo que pelo menos um membro deve ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato (CTB, art. 152).

habilidade prática, assim como exames físicos, médicos e psicológicos, visando-se à segurança viária para condutores, pedestres, ciclistas e demais protagonistas do trânsito.

Daí porque o cometimento de crime de trânsito por aquele que não detém autorização para conduzir o veículo revela maior reprovabilidade da conduta. Gonçalves (2017, p. 456) assevera que “[...] aquele que pratica crime de trânsito e não possui a devida permissão ou habilitação para dirigir, obviamente, tem uma conduta mais reprovável, pois não apresenta qualificações mínimas para enfrentar o trânsito [...]”, o que conduz a um maior grau de reprovabilidade à conduta criminosa.

Do mesmo modo, as faixas de pedestres e calçadas são locais destinados à circulação dos pedestres, razão pela qual o atropelamento cometido nestes locais impõe, do mesmo modo, uma maior censurabilidade da conduta.

Conforme a conceituação dada pelo Código de Trânsito, (Anexo I), calçada é a “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.”

O legislador objetivou, assim, garantir melhor convivência entre os condutores e pedestres e uma mais adequada segurança para estes, punindo mais severamente os delitos ocorridos em tais espaços públicos.

Também merece uma penalidade exasperada o condutor causador do acidente que não dá socorro à vítima, quando tal conduta não lhe cause risco pessoal.

Trata-se de mais um dispositivo legal engendrado em atenção às vítimas dos acidentes automobilísticos, já que se adverte ao motorista causador do acidente que preste os primeiros socorros àquelas, sob pena de ter sua reprimenda aumentada.⁴⁸ Assim, conforme a reflexão de Hungria (1958, p. 192), constitui a agravante a descaridade do agente, sua indiferença egoística em relação à vítima, quando pode, sem risco a sua própria pessoa, prestar imediato socorro ao ferido.

A regra do art. 301, do CTB, desvela a preferência da Lei à preservação da vida humana em relação a providências penais, quando da ocorrência dos acidentes automobilísticos, ao dispor que “Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de

⁴⁸ Aquele que, não sendo o causador do acidente, furta-se a acudir a vítima, pratica o delito do art. 304, do CTB: “Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública: [...]”

trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela”.

A quarta circunstância que agrava o crime de homicídio ao volante surge quando o condutor está guiando o veículo de transporte de passageiros, no exercício de sua profissão ou atividade.

Tal agravante dirige-se ao motorista profissional e outros que exercem atividade correlata, como os denominados “perueiros”, ainda que em atuação clandestina, dos quais é razoável exigir-se maior cautela na condução do veículo automotor. Para a configuração da agravante não se exige que o condutor esteja transportando passageiros no momento do acidente, sendo o bastante que esteja guiando veículo de transporte de pessoas, como anota Gonçalves (2017, p. 483), citando julgado do Superior Tribunal de Justiça no sentido.⁴⁹

Ademais, constitui-se causa qualificadora do delito de homicídio ao volante se o agente estiver conduzindo o veículo sob a influência do álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, caso em que merecerá sanção majorada de reclusão de cinco a oito anos (CTB, art. 302, § 3º).

A embriaguez do condutor também qualifica o crime de lesão corporal na condução de veículos automotores, ensejando pena de reclusão de dois a cinco anos. O agente incorre nesta mesma forma qualificada se do fato resultar ao ofendido lesão corporal grave ou gravíssima.

Tal regra do CTB é complementada pelo Código Penal (art. 129, §§ 1º e 2º), que define a lesão corporal grave e a gravíssima, caracterizando a primeira se do fato resulta: I - Incapacidade para as ocupações habituais, por mais de trinta dias; II - perigo de vida; III - debilidade permanente de membro, sentido ou função; e IV - aceleração de parto.

Já a lesão corporal de natureza gravíssima se conforma quando do fato resulta: I - Incapacidade permanente para o trabalho; II – enfermidade incurável; III – perda ou inutilização do membro, sentido ou função; IV – deformidade permanente; e V – aborto.

⁴⁹ No mesmo sentido: Nogueira (2013, p. 152). Polastri (2015, p. 114), em entendimento diverso, sustenta que obviamente o condutor de veículos de passageiros deve obrar com mais cuidado que os outros condutores, todavia para a configuração da causa de aumento de pena é necessário que “o agente esteja transportando passageiros, pois o dever de cautela é com relação aos passageiros, e, assim, o agente que, ao dirigir um coletivo vazio, venha atropelar uma pessoa, não responderá pelo homicídio com aumento de pena.”

O Quadro 4 ilustra as penas de prisão aplicáveis aos crimes de lesão corporal previstos no Código Penal e no Código de Trânsito, permitindo que se visualize o desvalor da conduta que o legislador, com base na política criminal do momento, confere a cada uma das ações criminais.

Quadro 4 – Penas aplicáveis aos crimes de lesão corporal culposa previstas no CP e no CTB

	Figura típica	PENAS DE PRISÃO		Percentual de aumento entre as penas mínimas	Percentual de aumento entre as penas máximas
		Código Penal	Código de Trânsito Brasileiro		
1	Lesão corporal leve	Dois meses a um ano	Seis meses a dois anos	200%	100%
2	Lesão Corporal grave	Dois meses a um ano	Dois a cinco anos	2.900%	400%
3	Lesão corporal gravíssima	Dois meses a um ano	Dois a cinco anos	2.900%	400%
4	Lesão corporal sob influência de substância psicoativa que cause dependência	Dois meses a um ano	Dois a cinco anos	2.900%	400%
5	Lesão corporal e omissão de socorro	Dois meses e vinte dias a um ano e quatro meses	Oito meses a três anos	200%	125%

Fonte: autoria própria.

Deste modo, se um indivíduo, conduzindo uma bicicleta, comete um crime de lesão corporal que vem a causar deformidade permanente na vítima, será sancionado com pena de prisão que varia de seis meses a dois anos. Entretanto, se esse fato ocorrer com o mesmo indivíduo conduzindo um veículo automotor, a sanção penal a lhe ser aplicada variará entre dois a cinco anos de prisão, de maneira que a pena mínima para o segundo fato é 2.900% maior do que aquela cabível ao segundo, enquanto que a pena máxima relativa aos dois fatos varia 400%, o que demonstra a acentuada discrepância do desvalor da conduta que a lei penal aquilata para cada uma das duas figuras penais de igual resultado. Note-se que as penas para os delitos de lesão corporal culposas do CTB são mais altas que as penas das lesões corporais dolosas leves do Código Penal (art. 129, *caput*).

Outro ponto da legislação que evidencia o tratamento diferenciado que vem sendo dado nos últimos anos aos crimes dos arts. 302 e 303, do Código de Trânsito, é a regra do art. 312-B, daquele diploma, alterada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, que

impede que aos condutores condenados pelos crimes a seguir referidos seja concedido o benefício de substituição de pena privativa de liberdade por restritivas de direitos (Código Penal, art. 44, I): a) homicídio culposo na direção de veículo automotor praticado sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; b) lesão corporal culposa na direção de veículo automotor nas condições descritas no item “a” ou se do resultado advier lesão corporal de natureza grave ou gravíssima (CTB, arts. 302, § 3º e 303, § 2º).

Distanciam-se marcadamente nos crimes culposos de trânsito, assim, o desvalor da ação e o desvalor do resultado. Como salienta Bittencourt (2022, p. 301-302), a evolução do estudo da teoria do delito comprovou que a antijuridicidade do fato não se esgota na desaprovação do resultado, mas a forma de produção deste resultado também deve ser considerada no juízo de desvalor, que deve se dividir em desvalor da ação e desvalor do resultado. O desvalor da ação é constituído tanto pelas modalidades externas do comportamento do autor como pelas suas circunstâncias pessoais, devendo ser consideradas de maior desvalia as ações “descuidadas” praticadas no trânsito em relação a outras do cotidiano social.

A posição claramente dominante dos veículos automotores como principais instrumentos com os quais se cometem homicídios culposos é verificada na análise da jurisprudência recente do Superior Tribunal de Justiça. Dos 50 casos mais recentes⁵⁰ envolvendo homicídios culposos submetidos à apreciação daquela corte superior, apenas onze não se referiam a acidente de veículos: oito tratavam de erro/negligência médica, um de erro de engenharia, um de acidente de trabalho, e um de *overdose* por uso de drogas (Ver APÊNDICE D).

Ainda consoante Bittencourt (2022, p. 302-303), o aumento da criminalidade no trânsito é incontestável e o veículo se transformou “[...] em instrumento de vazão da agressividade, da prepotência, do desequilíbrio emocional, que se extravasam na direção perigosa [...]”, de modo que não há inconstitucionalidade em diferenciar as punições para os delitos culposos praticados no trânsito de veículos em relação aos homicídios e lesões corporais sucedidas em outros eventos. E prossegue o raciocínio:

Ademais, essa preferência, enfatizando o maior desvalor da ação, não é novidade em nosso Direito Penal. Quando o atual Código Penal, por exemplo,

⁵⁰ A pesquisa foi realizada no site do Superior Tribunal de Justiça no dia 05 de junho de 2023. Os julgamentos ocorreram no período de 14 de dezembro de 2021 a 18 de maio de 2023.

pune mais severamente o homicídio qualificado — que tem o mesmo resultado do homicídio simples —, prioriza o maior desvalor da ação em relação ao desvalor do resultado, naquelas condutas que elenca no art. 121, § 2º, quer pelo modo, quer pela forma ou meio de executá-las. E isso, com a devida consideração ao entendimento contrário, não significa negar “tratamento igualitário” a quem matou alguém de forma qualificada, e não simples, até porque as condutas são diferentes, como diferente é matar alguém acidentalmente, no trânsito, das outras hipóteses inicialmente exemplificadas. É bem verdade que essa desinteligência, provavelmente, não existiria se se houvesse optado por incluir, simplesmente, um novo parágrafo no art. 121 do CP, cominando sanção diferente para o homicídio culposo praticado no trânsito das demais hipóteses da mesma figura culposa. Por isso, não vemos nenhuma inconstitucionalidade nas combatidas punições diferenciadas. Alguns autores, como Welzel, sustentam que o desvalor da ação tem importância preponderante em relação ao desvalor do resultado, como, por exemplo, nos crimes culposos em que o resultado é o mesmo que o produzido pela ação dolosa, mas é sancionado com menor penalidade. [...] Na verdade, o ordenamento jurídico valora os dois aspectos: de um lado, o desvalor da ação, digamos, com uma função seletiva, destacando determinadas condutas como intoleráveis para o Direito Penal, e, de outro, o desvalor do resultado, que torna relevante, para o Direito Penal, aquelas ações que produzem lesões aos bens jurídicos tutelados. Em realidade, o injusto penal somente estará plenamente constituído quando ao desvalor da ação acrescentar-se o desvalor do resultado. [...] Embora, em determinados delitos ou em determinada forma de execução, ora prevaleça o desvalor da ação, ora o desvalor do resultado, o ideal na fundamentação do injusto penal é a busca de certo equilíbrio entre esses dois fatores. Por isso, segundo Muñoz Conde, “parece supérflua a polêmica sobre a prioridade entre o desvalor da ação e o desvalor do resultado. Não existe uma hierarquia lógica ou valorativa entre eles, uma vez que ambos contribuem, no mesmo nível, para constituir a antijuridicidade de um comportamento”. Ocorre que, por razões de política criminal, o legislador, na hora de configurar os tipos delitivos, pode destacar ou dar prioridade a um ou outro desvalor. É exatamente o que acontece com a punibilidade do homicídio culposo e da lesão corporal culposa praticadas no tráfego de veículos automotores, procurando responder às assustadoras estatísticas oficiosas. Combatemos duramente a política criminal do terror, que se instalou em nosso país nos anos noventa. No entanto, preocupados com os excessos cometidos no tráfego de veículos automotores, ante a transformação da lesão corporal culposa em crime de ação pública condicionada, antecipamos nossa expectativa sobre a necessidade de reconhecer o maior desvalor da ação, por meio “de uma forma mais eficaz de procurar afastar do trânsito, ainda que temporariamente, os infratores inveterados que, no mínimo, são uns descuidados” (Bitencourt, 2022, p. 303).

Na Itália, de igual modo, foi editada uma lei no ano de 2016 criando-se um delito autônomo de trânsito, com pena mais severa, após um longo percurso parlamentar que consubstanciou um processo evolutivo na abordagem do dramático problema da sinistralidade rodoviária (Greco, 2018, tradução própria). A repercussão midiática do fenômeno das mortes no trânsito – ainda na opinião de Greco (2018, tradução própria) – influenciou a opinião pública daquele país (e aqui não foi diferente) sobre a necessidade de defesa social face ao problema com respostas sancionatórias mais graves

e drásticas, culminando com a edição da aludida lei, que serviu para fins de *propaganda* e não por necessidades criminológicas, segundo o autor.

Amaolo (2018) explica que a justificativa para a modificação do Código Penal italiano, em 2016, com a nova tipificação do crime de homicídio culposo veicular, centrou-se na necessidade da proteção penal mais intensa e penetrante em setor da vida particularmente importante do ponto de vista socioeconômico, caracterizado pelo alto grau de risco para a segurança individual. A formulação anterior dos dispositivos do Código Penal (art. 589) em matéria de homicídio – enfatiza o autor – já não era mais eficaz do ponto de vista das sanções, das medidas cautelares e sobretudo das medidas administrativas acessórias, como a suspensão cautelar e cassação da carteira de habilitação. As novas disposições colocam-se precisamente na defesa dos bens primários da vida e da segurança individual, cuja proteção responde ao interesse do indivíduo e de toda a comunidade.

A pena para o homicídio praticado na condução de veículo automotor, estando o condutor embriagado, previsto no Código Penal italiano, foi majorada então para oito a doze anos, preceito mais severo que o da lei brasileira.

Sobre o homicídio culposo, Machado (2001, p. 58) assevera que este delito poderia ser considerado a forma menos grave de homicídio, embora sob o ponto de vista sociológico possa ser visto, em certo sentido, como mais grave que a forma dolosa: pode-se considerar o homicídio no trânsito como fruto do desamor, do descaso, da desconsideração com o semelhante, o que o leva a superar, em termo de gravidade, a forma voluntária, muitas vezes impulsionada por motivação razoável. “Mata dolosamente aquele que odeia, por vezes, com fundamento; mata culposamente aquele que não ama o semelhante” (Machado, 2001, p. 58). No plano jurídico, por razões de política criminal, o homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor, por aquele que “não ama o semelhante”, é tido como muito mais grave do que se cometido em outras circunstâncias.

Ademais, o aumento das penas para os crimes culposos cometidos na direção de veículo poderá produzir um outro efeito benéfico, na opinião de Bitencourt (2022, p. 306-307), que é evitar que se amplie a corrente jurisprudencial “que começou a reconhecer, indiscriminadamente, a existência de dolo eventual nos acidentes

automobilísticos com repercussão social.”⁵¹

Portanto, não ocorre a inconstitucionalidade das regras legais sob estudo em razão da majoração, para muitos juristas exacerbada e desproporcional, das penas aplicadas para os homicídios e lesões cometidas no trânsito de veículos automotores, em relação às punições aplicadas pelo Código Penal. O grande aumento de acidentes de trânsito com vítimas impeliu o Estado-Legislador a, por razões de política criminal, considerar de maior desvalia as ações praticadas no trânsito enquadradas nos crimes de homicídio e lesão corporal, não se revestindo tal preferência estatal, todavia, em afronta à Constituição Federal.

5.3 Sanções aplicáveis: avanços e marchas a ré na formulação do tipo penal do homicídio culposo na condução de veículo automotor

Sob a égide do Código Penal de 1940, o homicídio culposo, fosse praticado na direção de veículo automotor, fosse cometido de qualquer outra maneira, era punido da mesma forma com pena detenção de um a três anos (CP, art. 121, § 3º).

Já naquele instante da vida em sociedade no Brasil, o legislador manifestou a preocupação com as mortes ocorridas no trânsito, ao criar uma causa de aumento de pena para o homicídio culposo direcionada notadamente aos fatos praticados na direção de veículos automotores. Com efeito, no art. 121, § 4º, do Código Penal, prevê-se, entre outras, como causa de aumento de pena, de 1/3 (um terço), “se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima” ou “não procura diminuir as consequências de seu ato.”

Consta na Exposição de Motivos da Parte Especial do Código Penal de 1940 o seguinte excerto, do qual se extrai clara intenção do legislador ao delinear o dispositivo legal citado:

Com estes dispositivos, o projeto visa, principalmente, a condução de automóveis, que constitui, na atualidade, devido a um generalizado descaso pelas cautelas técnicas (notadamente quanto à velocidade), uma causa frequente de eventos lesivos contra a pessoa, agravando-se o mal com o procedimento post factum dos motoristas, que, tão somente com o fim egoístico de escapar à prisão em flagrante ou a ação da justiça penal, sistematicamente imprimem maior velocidade ao veículo, desinteressando-se por completo da vítima, ainda quando um socorro imediato talvez pudesse

⁵¹ Greco (2018, tradução própria), de igual forma, referindo-se à lei italiana do ano de 2018 que agravou as penas para o homicídio culposo cometido no trânsito de veículos, considerou que a mudança legislativa visa *sanar uma fratura criada na jurisprudência através da utilização problemática do dolo eventual* nestes casos.

evitar-lhe a morte. (Nucci, 2019, p. 765-766).

Os Códigos Nacionais de Trânsito veiculados pelos Decretos-Leis ns. 2.994, de 28/01/1941, e 3.651, de 25/09/1941, e pela Lei nº 5.108, de 21/09/1966, não tipificaram qualquer conduta criminosa praticada na direção de veículos, incluindo-se, portanto, o homicídio e as lesões corporais, que continuaram sendo disciplinadas pelo Código Penal.

Muito embora tenha estabelecido, no seu art. 71, que não poderia ser habilitado para a condução de veículos automotores aqueles que não estivessem judicialmente reabilitados tendo sido condenado “por crime de trânsito” (inc. I) e “por crime tipificado na lei antitóxica ou por qualquer crime cometido em estado de embriaguez voluntária ou culposa, produzida pelo álcool ou substância de efeitos análogos” (inc. II), o Código Nacional de Trânsito de 1966 não descreveu qualquer infração delituosa praticada na direção de veículos automotores.

Duas décadas depois sobreveio o Código de Trânsito Brasileiro em vigor, que criou o tipo penal, no seu art. 302, consistente em “Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor”, cominando pena de dois a quatro a anos de detenção cumulada com suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para conduzir o veículo.

Fixou-se, no mesmo dispositivo, as seguintes causas de aumento de pena, de um terço à metade: I) não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação; II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros (ver 4.2).

Deste modo, a pena máxima prevista para o delito (contando a causa de aumento de pena), que era de quatro anos sob a vigência do Código Penal, passou a ser de seis anos com o advento do Código de Trânsito Brasileiro.

No ano de 2014, em mais um esforço do Poder Público para conter o aumento constante da violência no trânsito, com a premissa de que tal poderia se concretizar apenas majorando penas, nova lei foi editada, criando mais duas figuras qualificadas para o homicídio culposo. Confira-se a redação do § 2º, do art. 302, do CTB, com a redação estabelecida pela Lei nº 12.971, de 09/05/2014:

[...]

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:

Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

[...]

Note-se que, com os contornos dados pela reportada Lei nº 12.971/2014, para apenar condutas mais graves causadoras do homicídio ao volante – a condução do veículo sob a influência de substâncias psicoativas ou a participação em “racha” ou exibição de perícia em manobras – foram impostas sanções idênticas aos da conduta menos gravosas previstas no *caput* do dispositivo, quais sejam, dois a quatro anos, recrudescendo-se apenas o regime de cumprimento da pena, de detença para reclusão.

Dois anos mais tarde, a Lei nº 13.281, de 04/05/2016, corrigiu esta distorção legislativa suprimindo o mencionado § 2º, do art. 302, do Código de Trânsito. Em seguida, a Lei nº 13.546, de 19/12/2017, voltou a majorar a pena daquele que comete o homicídio, na direção do veículo, sob influência de qualquer substância psicoativa que determine dependência. Confira-se:

[...]

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

[...]

O quadro a seguir traçado demonstra a série de modificações pela qual passou o tipo penal do art. 302, do Código de Trânsito Brasileiro, ora objetivando-se a correção e aperfeiçoamento da regra para melhor adequação ao sistema implantado pelo próprio diploma (providências nem sempre exitosas), ora para aumentar as penas aplicáveis ao crime.

Quadro 5 - Redações do art. 302, do Código de Trânsito Brasileiro

Redação original	<p>Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente: I - não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação; II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;</p>
------------------	---

	<p>III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;</p> <p>IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.</p>
Redação dada pela Lei nº 11.275, de 07/02/2006	<p>Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente: I - não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação; II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. V - estiver sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.</p>
Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/06/2008	<p>Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente: I) não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação; II – praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III – deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; IV – no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.</p>
Redação dada pela Lei nº 12.971, de 09/05/2014	<p>Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. § 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência ou participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente: Penas - reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.</p>
Redação dada pela Lei nº 13.281, de 04/05/2016	<p>Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;</p>

	IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.
Redação dada pelas Leis ns. 13.546, de 19/12/2017, e 14.599, de 19/06/2023	Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. § 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do sinistro; IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. V - (revogado) § 2º (revogado) § 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro.

Assim, a pena máxima infligida ao delito de homicídio na direção de veículo automotor foi majorada de quatro anos, conforme a previsão do Código Penal, para oito anos, de acordo com Lei nº 13.546/2017, de maneira que a sanção mais elevada aplicada ao crime foi dobrada.

Não existe na trincada legislação brasileira outra figura típica criminal cuja pena foi majorada de forma tão vertiginosa desde a edição do Código Penal em vigor, como também não há artigo de outro código legal brasileiro que tenha sido modificado cinco vezes num intervalo de apenas onze anos, circunstâncias que revelam, de um lado, a denominada fúria punitiva estatal, e, por outro lado, a magnitude do problema público que se pretende enfrentar, que irradia efeitos drásticos para os campos da saúde, da economia, do trabalho e da previdência social.⁵²

Os crimes de homicídio e lesão corporal que são objeto da pesquisa empírica desenvolvida neste trabalho ensejam penalidades previstas no cipoal legislativo supramencionado, já que cometidos entre as datas de 23 de dezembro de 2005 a 02 de agosto de 2020.

⁵² Para fins de comparação, o art. 121, do Código Penal, que prevê o crime de homicídio, foi modificado por seis vezes desde a edição do diploma em 1940, pelas Leis de ns. 6.416, de 24/05/1977, 10.741, de 1º/10/2003, 13.104, de 09/03/2015, 13.771, de 19/12/2018, 13.964, de 24/12/2019 e 14.344, de 24/05/2022. O art. 157, do Código Penal, que prevê os crimes de roubo e latrocínio, foi alterado por quatro vezes, pelas Leis de ns. 8.072, de 25/07/1990 (Lei dos Crimes Hediondos), 9.426, de 24/12/1996, 13.654, de 23/04/2018, e 13.964, de 24/12/2019 (Lei do Pacote Anticrime).

5.4 Vias de fato: distribuição geográfica e temporal dos delitos

Os acidentes de veículo que geraram os 136 processos por crimes de homicídio e lesão corporal culposos objeto deste estudo estão bem distribuídos pelas regiões da Barra/Pituba (23 casos), Itapuã (20), e Subúrbio/Ilhas (20), englobando estas regiões quase metade dos fatos (46,32%). As regiões de Valéria (6), Cidade Baixa (7) e Pau da Lima (8) tiveram menos acidentes em suas vias.

Na Tabela que segue estão dispostos a população de cada região administrativa do município de Salvador⁵³, os delitos de homicídio e lesão corporal agravada culposos praticados ao volante nas referidas áreas no período investigado e a relação crime/100 mil habitantes. Confira-se:

Tabela 16 – Regiões administrativas do município de Salvador, população e crimes de homicídio e lesão corporal culposos ao volante verificados (2016-2020)

Região administrativa	População	Incidência dos crimes dos arts. 302 e 303 do CTB	Relação crime/100.000 habitantes
Barra/Pituba	361.616	23	63,60
Cabula/Tancredo Neves	239.564	13	54,27
Cajazeiras	198.005	10	50,50
Centro/Brotas	287.088	13	45,28
Cidade Baixa	180.432	7	38,80
Itapuã	340.450	20	58,75
Liberdade/São Caetano	384.095	16	41,66
Pau da Lima	184.795	8	43,29
Subúrbio/Ilhas	286.115	20	69,90
Valéria	79.047	6	75,90
Total	2.541.207	136	

Fonte: autoria própria.

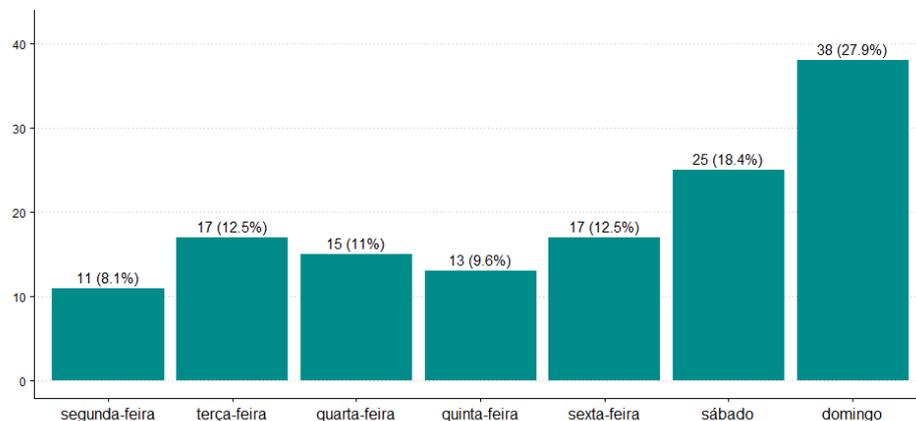
Nota: os dados sobre a população das regiões administrativas são fornecidos pela Fundação Mário Leal Ferreira (2023).

Vê-se que a região de Valéria é a que ostenta o maior índice de fatos por 100 mil habitantes, e assim se sucede, marcadamente, porque lá se situa a central de abastecimento denominada de CEASA, equipamento público que gera uma grande movimentação no entorno, inclusive de pedestres.

Os dados coletados demonstram que perto da metade dos acidentes de trânsito pesquisados (46,30%) ocorreram nos dias de sábado e domingo, concentração esta parecida com a verificada para o crime de embriaguez ao volante (ver 3.4). Observe-se:

⁵³ Sobre as regiões administrativas do município de Salvador, ver seção 3.2.

Gráfico 7 – Distribuição dos crimes dos arts. 302 e 303, do CTB, entre os dias da semana (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Tome-se em relevo que nos finais de semana o movimento de veículos nas vias da cidade é reduzido, diante do não funcionamento de parte das empresas comerciais e de prestação de serviços, e dos órgãos públicos, de maneira que, com as pistas de rolamento mais livres de congestionamento, aos condutores é possível empreender velocidades mais altas, circunstância que direciona para baixo os níveis de segurança no trânsito. Além disto, em regra, é nos finais de semana que os condutores de veículo e demais pessoas mais ingerem bebidas alcoólicas, em momentos de lazer e festividades.

No que se refere ao horário dos eventos, apurou-se que 40,44% das ocorrências dos crimes sob enfoque, no período da pesquisa, aconteceram nas seis horas do início ao final da noite (18h00 às 23h59), como descrito nesta Tabela:

Tabela 17 – Horário das ocorrências dos acidentes de trânsito (Salvador, 2016-2020)

Horário	Número de ocorrências	Percentual
00h00 às 5h59	19	13,97
6h00 às 11h59	31	22,79
12h00 às 17h59	31	22,79
18h00 às 23h59	55	40,44
Total	136	

Fonte: autoria própria.

Assim, o número de acidentes de trânsito, dentre os pesquisados, divide-se equitativamente no que se refere às ocorrências à luz do dia (62), já que metade aconteceu entre 6h00 e 11h59 e a outra parte entre 12h00 e 17h59.

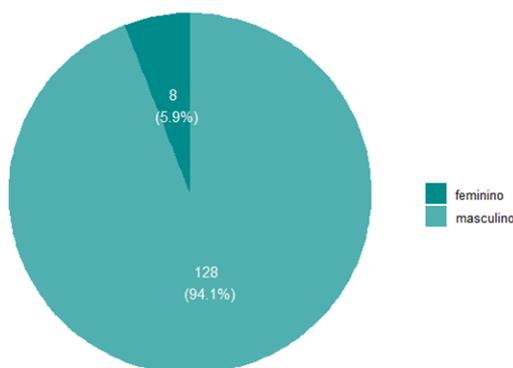
No intervalo entre as 18h00 e as 23h00 horas foram contados 55 acidentes (40,44%), número próximo aos 62 ocorridos no período de 12 horas das 06h00 às 17h59, circunstância que sinaliza a necessidade de maior fiscalização pelas autoridades do trânsito no primeiro período citado.

Nas madrugadas, das 00h00 às 5h59, períodos de menor circulação de veículos dentre os quatro componentes da divisão, foram quantificados 19 acidentes de trânsito, o equivalente a 13,97% do período estudado.

5.5 Perfil dos condutores envolvidos nos delitos

Da apreciação do Gráfico 8 se observa que, nos 136 acidentes de trânsito que integraram este estudo, figuraram como condutores acusados dos crimes 128 homens (94,1%) e 8 mulheres (5,9%).

Gráfico 8 – Sexo dos acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Infere-se, deste modo, que assim como decorre no crime de embriaguez ao volante, que se classifica como doloso, também nos crimes culposos há um expressivo predomínio na ação dos condutores do sexo masculinos nas estatísticas dos delitos. Deste modo, o anúncio a seguir posto, da montadora de veículos Volkswagen, criado nos anos 1960, não se passava de mera ação de marketing sexista e destoante da realidade, que, em parte, não se modificou desde então até os dias correntes.

Figura 3 – Anúncio publicitário do VW Fusca da década de 1960



MANUFACTURER'S SUGGESTED RETAIL PRICE © VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC.

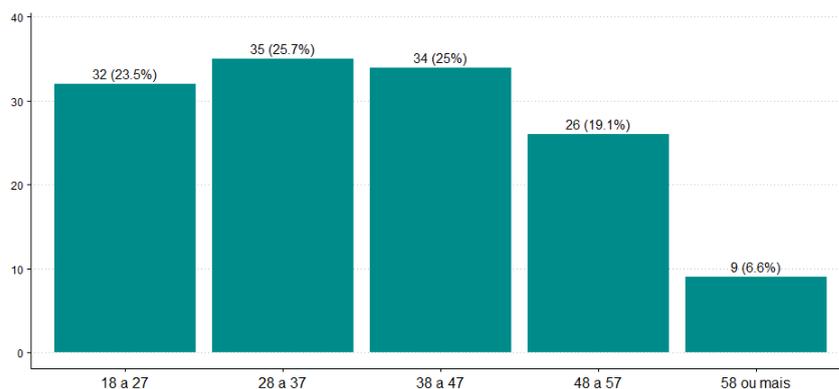
**Mais cedo ou mais tarde sua esposa vai dirigir.
Esta é uma das razões para você possuir um Volkswagen**

<p>Caso sua mulher venha a bater em algo com o seu Volkswagen, isto não lhe custará muito.</p> <p>Peças VW são fáceis de trocar. E</p> <p>Um para-lama sai fácil sem desmontar metade do carro. E um novo é instalado com apenas 10 parafusos.</p> <p>Por \$24.95, mais mão de obras.</p>	<p>E uma concessionária VW, sempre tem as peças que você está procurando.</p> <p>A maioria das peças VW são intercambiáveis também. Dentro e fora. Quer dizer que sua esposa não está limitada a amassar apenas o para-lama.</p> <p>Ela pode amassar o capô. Arranhar a porta. Ou soltar o para-choque.</p>	<p>Isso pode deixar você furioso, mas não vai deixar você pobre.</p> <p>Então quando sua esposa for fazer compras no Shopping em um Volkswagen, não se preocupe.</p> <p>Você pode facilmente trocar tudo o que usar para "parar" o carro. Inclusive os freios.</p>
---	---	--



No que se refere à idade dos motoristas envolvidos nos acidentes, constatou-se que pouco mais da metade deles (50,7%) tinha, na data do fato, idades que variavam entre 28 e 47 anos. Veja-se:

Gráfico 9 – Idade dos acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Assim, verifica-se que, distribuindo-se a idade dos acusados em 05 faixas, as 04 primeiras com intervalos de 10 anos, estas apresentam variações percentuais de 19,1 a 25,7%, de maneira que não há diferenças acentuadas na divisão etária dos envolvidos nos fatos entre 18 e 57 anos.

Quanto aos maiores de 58 anos, aí sim se revelou uma queda considerável no cometimento dos crimes de trânsito em estudo, já que integraram esta categoria apenas 6,6% dos réus nos processos.

Cullen *et al.* (2021) realizaram pesquisa longitudinal com 20.806 jovens motoristas australianos (54,6% de mulheres), ao longo de 13 anos, período no qual 2.125 (19,0%) das mulheres e 2.125 (22,5%) dos homens se envolveram em acidentes automobilísticos.

Apurou-se no estudo que os homens jovens estão mais sujeitos a acidentes de trânsito, em comparação com as mulheres e com homens de mais idade, e que o envolvimento desproporcional dos jovens nestes fatos se dá em razão de fatores como falta de compostura, excesso de velocidade, dirigir embriagado, baixo nível socioeconômico, maus hábitos de sono, treinamento inadequado e falta de experiência na estrada.

O predomínio dos acidentes entre os homens, ainda segundo o estudo de Cullen *et al.* (2021), ocorre porque estes dirigem distâncias maiores, e são propensos a comportamentos arriscados, como excesso de velocidade, falta de atenção, impaciência, agressividade, alcoolismo, busca de sensações e cometimento de infrações de trânsito.

Após ajustes estatísticos concernentes a dados demográficos e de exposição ao trânsito de veículos, como idade, país de nascimento, nível socioeconômico da área de

residência, afastamento do condutor da área de residência e tempo médio semanal de condução, constataram Cullen *et al.* (2021) que a probabilidade de o acidente envolver homens na condução do veículo, em relação às mulheres, ocorre na forma exposta na Tabela seguinte:

Tabela 18 – Probabilidade de ocorrência de acidentes de trânsito - homens x mulheres

Tipo de Evento	Probabilidade de a ocorrência envolver motoristas homens em relação às mulheres
Acidentes diversos	1,25
Acidentes de um único veículo	2,07
Acidentes em vias com limite de velocidade igual ou maior que 80 Km/h	1,28
Acidentes em pistas molhadas	1,32
Acidentes em áreas de pouca iluminação	1,59

Fonte: Adaptado de Cullen *et al.* (2021).

Nota: Na primeira linha revela-se que é 25% mais provável que os homens se envolvam em *acidentes diversos* em relação às mulheres. Na segunda linha a probabilidade, atinente a *acidentes de um único* veículo, e é de 107% (homens x mulheres), e assim por diante.

Segundo os autores, os homens jovens, mais sujeitos aos acidentes, amadurecem e ganham experiência na condução dos veículos, entretanto, o risco de envolvimento nos fatos, em relação às mulheres, não diminui. Cogita-se, ademais, que a maior propensão dos homens hipoteticamente causarem um acidente de um único veículo se dá pelo comportamento de risco aumentado, em caso de situações como ultrapassagem em estrada de pista única e excesso de velocidade.

Nos casos de acidentes em locais com pouca iluminação, o estudo menciona as diferenças sexuais na condução de veículo em situações adversas (como por exemplo, na presença de neblina), nas quais a mulher tende a dirigir com mais cautela ou opta por não dirigir, influenciando na distribuição dos acidentes entre os sexos. A percepção do risco é igual entre homens e mulheres, mas estas demonstram mais “preocupação com o risco” (Cullen *et al.*, 2021).

Outro achado importante do estudo foi o de que mais mulheres (142) do que homens (85) foram hospitalizados por ferimentos relacionados ao acidente. Observados os fatores de risco supraexpostos, os homens tiveram uma taxa de 0,68 em relação a mulheres no que se refere a internações e óbitos por força dos acidentes, ainda que não houvesse diferenças significativas entre as lesões sofridas. O trabalho indica as seguintes causas para esta discrepância: 1) diferenças biológicas da estatura dos homens

e das mulheres, o que influencia a posição do motorista no veículo em relação a dispositivos de segurança, como cintos e *airbags*; 2) as mulheres dirigem carros menores (supostamente menos seguros) que os homens, que costumam conduzir com mais frequência ônibus, caminhões, caminhonetes, carretas, etc.; e 3) as mulheres estão mais propensas a se envolver em colisões laterais, como as que ocorrem em cruzamentos (Cullen *et al.*, 2021).

Em estudo qualitativo tendo por base serviço de saúde sediado no município de Santa Cruz do Sul/RS, Marth e Soares (2017) concluíram, cotejando ao deles outros estudos, que os acidentes automobilísticos atingem marcadamente as pessoas de baixa escolaridade, do sexo masculino, e condutoras de motocicletas.

Enfatizaram, porém, que não encontraram evidências que relacionam diretamente baixa escolaridade com propensão a acidentes no trânsito. Contudo – continuam a linha de raciocínio - inexperiência, ausência de familiaridade com as leis do trânsito e de habilidade para dirigir, a dificuldade em perceber o perigo e resolver os problemas, maior tendência em dirigir com excessiva velocidade e uso de psicoativos antes da condução podem estar relacionados com a elevada frequência de jovens envolvidos em acidentes de trânsito.

Averiguou-se na presente pesquisa, ademais, que 61,8% dos envolvidos nos acidentes eram solteiros na ocasião dos fatos – consideravelmente prevalentes nos eventos, portanto - e que 21,3% eram casados ou mantinham união estável. Os divorciados, por sua vez, foram 4,4% e os viúvos 1,5% (um vírgula cinco por cento). Os dados obtidos no presente estudo, no que se refere ao estado civil dos envolvidos, constam na Tabela 19:

Tabela 19 – Estado civil dos acusados dos delitos de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)

Estado Civil	Quantidade	Percentual
Solteiro	84	61,8
Casado	26	19,1
Em união estável	3	2,2
Divorciado	6	4,4
Viúvo	2	1,5
Não informado	15	11,0
Total	136	100

Fonte: autoria própria.

Os detentores de ensino médio (36,8%) lideraram acentuadamente a lista dos

acusados dos crimes sob análise. Em seguida, aqueles que cursaram o ensino superior (14,7%), fundamental (13,2%) e que não concluíram o nível fundamental (11,8%). Em 19,9% dos casos não foi possível extrair-se a informação sobre o grau de instrução dos acusados em consulta aos autos dos inquéritos e processos judiciais.

Tabela 20 – Grau de escolaridade dos acusados dos delitos de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)

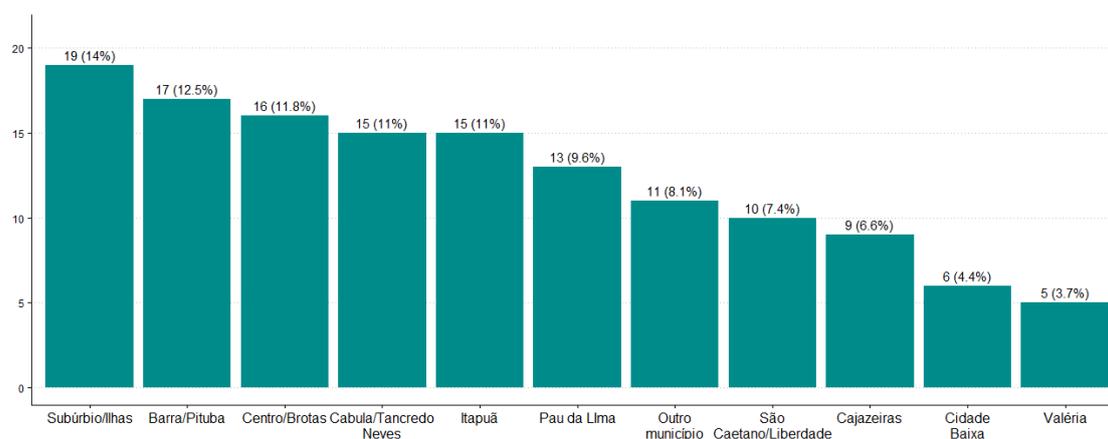
Grau de escolaridade	Quantidade	Percentual
Não alfabetizado	1	0,7
Ensino infantil	4	2,9
Ensino fundamental incompleto	16	11,8
Ensino fundamental completo	18	13,2
Ensino médio	50	36,8
Ensino superior	20	14,7
Não informado	27	19,9
Total	136	100

Fonte: autoria própria.

Verificou-se no presente estudo, também, que dentre os acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal um percentual de 82,4% (112) detinha autorização para guiar o veículo, e 17,6% (24) conduziam os veículos sem licença para tanto.

A pesquisa evidenciou que as regiões administrativas de Subúrbio/Ilhas (14%), Barra/Pituba (12,8%), Centro Brotas (11,8%), Cabula/Tancredo Neves (11%) e Itapuã (11%) concentram, com percentuais parecidos, os locais de residência dos acusados de cometer os crimes de homicídio e lesão corporal culposos na condução de veículo automotor. O gráfico que segue ilustra tais dados:

Gráfico 10 – Região administrativa da residência dos acusados dos crimes dos arts. 302 e 303, do CTB (Salvador, 2016-2020)



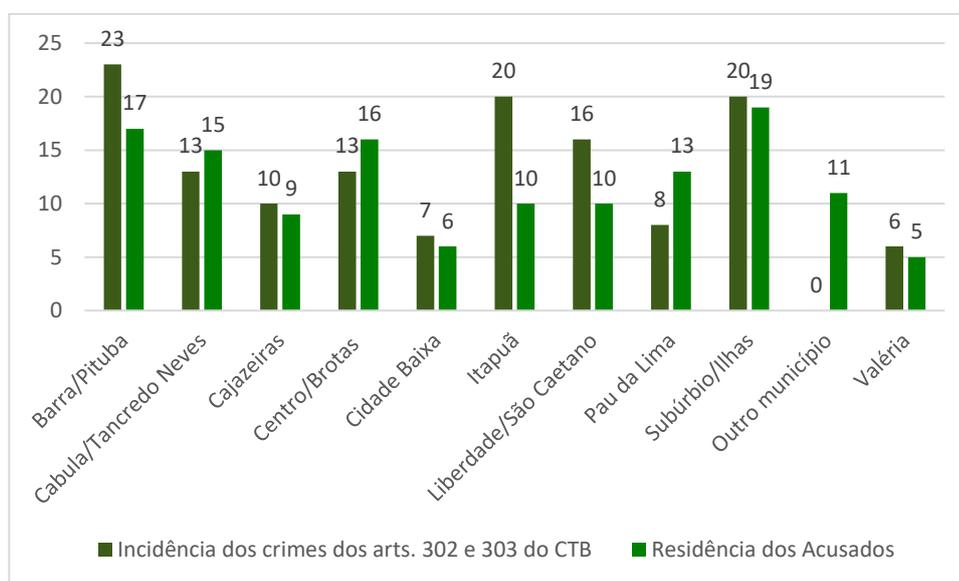
Fonte: autoria própria.

Confrontando os dados do Gráfico 10 com aqueles lançados na Tabela 16

depreende-se que a região administrativa de Itapuã ostenta a maior discrepância entre o quantitativo de fatos e o número de residentes seus envolvidos nos acidentes (20/10). No outro ponto do vértice, em Pau da Lima aconteceram oito fatos delituosos em estudo, e 13 cidadãos ali residentes envolveram-se nos eventos delitivos (8/13).

Na citada região de Pau da Lima, e mais em Cabula/Tancredo Neves (13/15) e Centro Brotas (13/16) sucederam menos dos crimes de trânsito em estudo em relação às pessoas ali residentes envolvidas nos eventos. Observe-se:

Gráfico 11 – Comparativo entre os locais dos fatos e das residências dos acusados (crimes dos arts. 302 e 303, do CTB, Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Dos 136 condutores envolvidos nos acidentes de veículo sob exame 41 (30,1%) utilizavam o veículo na atividade profissional (motoristas, taxistas, motoboys, etc.), quantitativo expressivo se considerado o fato de que estes condutores figuram em número muito menor do que os não profissionais. Este percentual pode ser explicado pelo tempo diário amplo ao qual os motoristas profissionais ficam sujeitos aos riscos do trânsito, ao estresse que tal situação causa, à pressa de cumprir metas e compromissos, dentre outros fatores dos acidentes.

Apenas 15 (11%) dos condutores que praticaram crimes de trânsito sob estudo possuíam anotações criminais, ao passo que a grande maioria, 120, ou 88,2%, não tinha qualquer desabono na ficha criminal⁵⁴.

⁵⁴ Em um dos 136 processos não foi encontrada a informação sobre essa variável.

5.6 Categorização dos veículos e dos acidentes

O Código de Trânsito Brasileiro classifica os veículos, quanto à tração, em automotores, elétricos, de propulsão humana, de tração animal, reboque ou semirreboque (art. 96).

Os veículos são classificados, ainda consoante a lei de trânsito, em três grupos quanto à espécie, de passageiros, de carga, e mistos, enumerados no seguinte quadro:

Quadro 6 – Classificação dos veículos quanto à espécie (CTB)

	De passageiros	De carga	Misto
1	bicicleta	Motoneta	Camioneta
2	ciclomotor	Motocicleta	Utilitário
3	motoneta	Triciclo	Outros
4	motocicleta	Quadriciclos	----
5	triciclo	Caminhonete	----
6	Quadriciclo	Caminhão	----
7	Micro-ônibus	Reboque ou semirreboque	----
8	Ônibus	Carroça	----
9	Bonde	Carro de mão	----
10	Reboque ou semirreboque	----	----
11	Charrete	----	----

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro.

Nos 136 acidentes de trânsito objeto desta investigação, os acusados dos crimes respectivos estavam guiando 07 tipos de veículos, predominando os automóveis (52,9%). Os quantitativos foram os seguintes:

Tabela 21 – tipos de veículos guiados pelos acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)

Espécie de veículo	Quantitativo	Percentual (%)
Automóvel	72	52,9
Motocicleta	20	14,7
Ônibus	13	9,6
Utilitário	12	8,8
Camioneta	10	7,4
Caminhão	08	5,9
Caminhonete	01	0,7

Fonte: autoria própria.

A figura 4 permite a identificação visual das espécies dos veículos, dentre os envolvidos nos acidentes objeto do estudo, categorizados pelo Código de Trânsito

Brasileiro.

Figura 4 – Espécie de veículos conforme o CTB



Fonte: autoria própria.

Na Tabela 22 estão distribuídos os tipos dos acidentes que causaram os fatos delitivos que são o objeto desta pesquisa⁵⁵.

Tabela 22 – Tipos dos acidentes de trânsito objeto do estudo (Salvador, 2016-2020)

Tipo do Acidente	Quantitativo
Atropelamento de pessoa	67
Colisão	54
Choque	08
Capotamento	03
Choque seguido de atropelamento de pessoa	01
Colisão seguida de atropelamento de pessoa	01
Engavetamento	01
Outro	01
Total	136

Fonte: autoria própria.

Vê-se que quase metade das vítimas (67) eram pedestres (49,26%), e que 39,71% dos casos (54) caracterizaram-se como colisões, tendo ocorrido ainda 08 choques e 03 capotamentos.

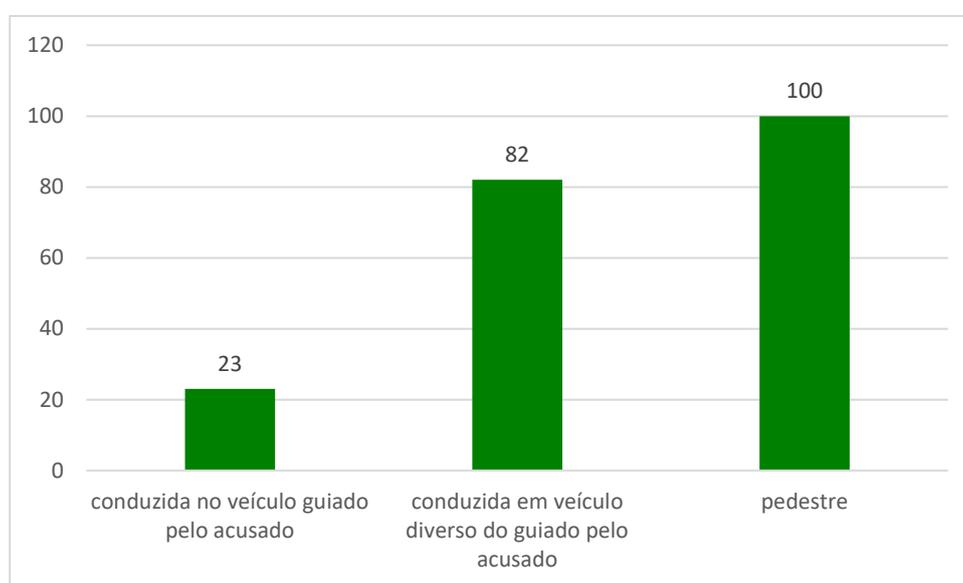
Os dados quantitativos indicam um número expressivo de atropelamento de pedestres, circunstância que sinaliza a vulnerabilidade destes protagonistas do trânsito e a necessidade de ações dos órgãos públicos competentes tendo em mira a educação, orientação e fiscalização do tráfego de veículos para o fim da diminuição destes números.

⁵⁵ Não houve ocorrências, no período estudado, de atropelamentos de animais, tombamentos e quedas.

5.7 As vítimas dos crimes

Como exposto na subseção 4.6 os pedestres predominaram entre as vítimas dos acidentes de trânsito que foram objeto deste trabalho, totalizando cem, número que corresponde a 48,78% do quantitativo global. Em seguida, foram contadas 80 vítimas (39,02%) que estavam sendo conduzidas em veículos diversos daqueles guiados pelos acusados dos crimes. O gráfico que segue ilustra os números encontrados para tal variável:

Gráfico 12 - situação das vítimas nos acidentes de trânsito objeto do estudo

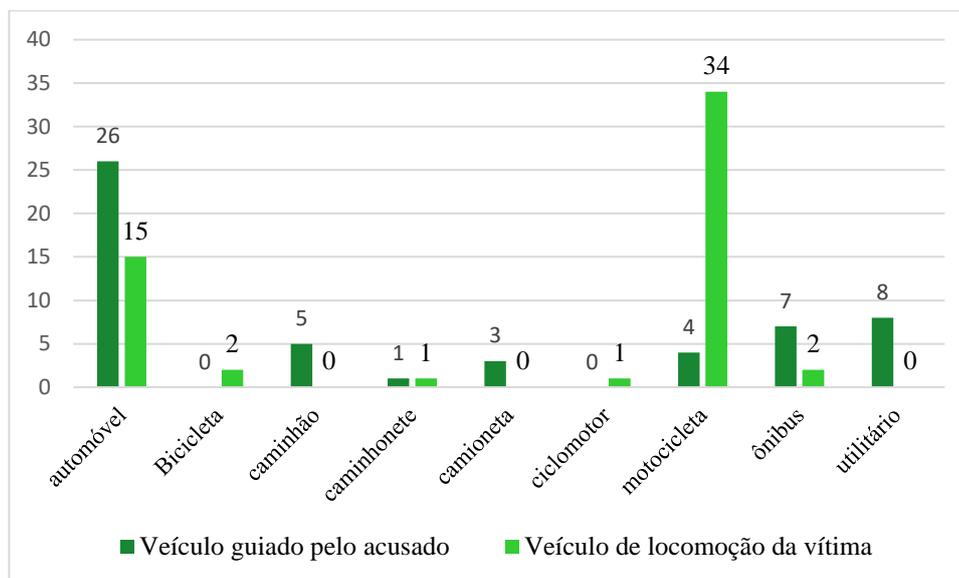


Fonte: autoria própria.

Se os pedestres foram as principais vítimas dos crimes de trânsito abordados por essa pesquisa, é intuitivo cogitar que os atropelamentos de pessoas foram os acidentes mais constantes verificados no estudo, como já exposto na seção 4.6, e sucederam no quantitativo de 67, quase a metade do número global (49,26%).

No Gráfico 13 são vistas as categorias e quantitativos dos veículos guiados pelos acusados pelas colisões em estudo, e também os tipos dos veículos nos quais se locomoviam as vítimas dos fatos. Veja-se:

Gráfico 13 – Categorias dos veículos conduzidos pelos acusados dos acidentes (colisões) e de locomoção das vítimas (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Assim, na grande maioria dos 54 acidentes categorizados como colisões, as vítimas guiavam ou estavam sendo conduzidas em motocicletas (38) ou ciclomotores (1), o que implica expressivos 72,22% de participação de veículos de duas rodas nos sinistros.

As vítimas dos delitos de homicídio e lesão corporal abarcados pelo estudo eram preponderantemente do sexo masculino (122) e solteiras (120), dados que correspondem a 59,51% e 58,54% dos montantes, respectivamente. O percentual de vítimas casadas e em união estável foi de 19,02% (39).

Quanto à idade das vítimas, é possível dividir os quantitativos homogêneos em dois blocos. As vítimas com idades entre 18 e 27 anos, e 28 e 37 anos representaram percentuais idênticos (23,90%), e os lesionados/mortos entre 38 e 47 anos e 48 e 57 anos apareceram com incidências equivalentes (15,61% e 16,59%). A Tabela 23 compila os dados destas variáveis em análise:

Tabela 23 – Idade e estado civil das vítimas dos delitos de homicídio e lesão corporal culposos ao volante (Salvador, 2016-2020)

			(continua)		
Idade (anos)	Quantidade	Percentual	Estado Civil	Quantidade	Percentual
0-17	08	3,90	Solteiro	120	58,54
18-27	49	23,90	Casado	35	17,07
28-37	49	23,90	Em união estável	4	1,95

38-47	32	15,61	Divorciado	6	2,93
48-57	34	16,59	Viúvo	3	1,46
58 ou mais	26	12,68	Não informado	37	18,05
Não informada	07	3,42	----	----	----
Total	205	100	Total	205	100

Fonte: autoria própria.

Davantel *et al.* (2009) investigaram o fenômeno dos acidentes automobilísticos envolvendo mulheres no âmbito do município de Maringá, no Estado do Paraná, por meio de estudo transversal descritivo, com dados secundários extraídos dos Boletins de Ocorrência de Acidentes de Trânsito (BOAT) lavrados pelo 4º Batalhão da Polícia Militar daquela Cidade.

Apontaram, de início, que Maringá é a terceira maior cidade daquele Estado e o 66º município mais populoso do país, com 318.952 habitantes na ocasião do estudo, sendo 97,5% residentes na área urbana, 52,0% deles mulheres. Os habilitados para dirigir no Município eram 179.000, sendo 33,6% de mulheres.

Os pesquisadores concluíram que as mulheres envolvidas nos acidentes de trânsito eram na sua maioria solteiras (34,0%), condutoras dos veículos sinistrados (65,0%), com idade entre 21 e 30 anos (49,0%), e nível de escolaridade acima do ensino médio (58,0%).

Importante achado do trabalho foi o de que houve um predomínio polarizado de mulheres menores de idade e idosas, e com menor escolaridade, vítimas de atropelamento. Isto porque “Mulheres mais novas ou crianças, assim como mulheres mais velhas, estão mais expostas a atropelamentos, pois usam menos carro para se locomover, seja pelo fator idade, condição física, escolaridade, ou talvez condição social/financeira, fato este verificado também em outra pesquisa” (Davantel *et al.*, 2009, p. 365).

Inferiu-se, ademais, que 44,5% das mulheres utilizavam itens de segurança, como cinto e cadeira infantil, predominando as casadas com maior grau de escolaridade. “Talvez isto se deva também ao fator idade, maturidade e mesmo responsabilidade, principalmente ao transportarem os filhos” (Davantel *et al.*, 2009, p. 365).

Rios *et al.* (2019, p. 2-3) realizaram estudo a partir de inquéritos de base

populacional que abrangeram todas as residências do município baiano de Jequié, distante 365 Km da capital, com população estimada para 2013 em 161.391 habitantes, e índice de motorização, de 30,8 veículos para cada 100 habitantes.

Os pesquisadores objetivaram “estimar a incidência cumulativa de acidentes de trânsito entre condutores de veículos [...] e verificar diferenciais do evento entre as vítimas motociclistas e motoristas” (Rios *et al.*, 2019, p. 3). A população do estudo, realizado em 2013, foi composta por condutores que referissem dirigir qualquer tipo de veículo, para o fim de que fosse conhecida a incidência de ATs entre os condutores da cidade.

Da amostra de base populacional de 1.572 condutores, 1.407 foram entrevistados. O AT mais frequente detectado na pesquisa foi a colisão entre automóvel e motocicleta – constatação semelhante a do presente estudo - evento que respondeu por 32,6% dos 147 dos eventos relatados. Em seguida, apareceu a queda de motocicleta (21,8%), veículo envolvido em 66,7% das ocorrências. Dentro os motociclistas, 11,1% referiram ter ingerido bebida alcoólica antes do AT, percentual semelhante ao que relataram os condutores de automóveis.

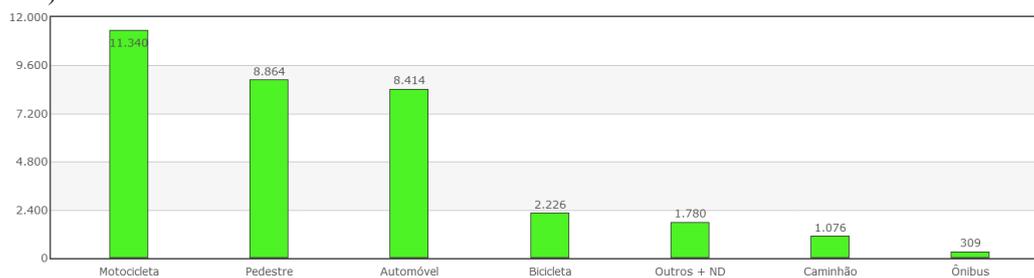
Do estudo não se observaram significativas diferenças entre os sexos dos participantes dos acidentes de trânsito, resultado de rara ocorrência, já que a maioria ampla dos estudos do tipo apontam o que o homem se envolve em acidentes de trânsito com frequência substancialmente maior que as mulheres.

O trabalho evidenciou ademais, que os motociclistas, sob relativa vulnerabilidade social, apresentam “elevados riscos de AT em centro urbano de médio porte do interior da Bahia” (Rios *et al.*, 2019, p. 11).

De fato, na *selva* mundial do trânsito de veículos, há aqueles que aparecem marcadamente como os mais vulneráveis, e são eles os pedestres, motociclistas e ciclistas.

O Gráfico 14 ilustra que, no Estado de São Paulo, *pari passu* das estatísticas globais, e inclusive das extraídas neste trabalho, os motociclistas e pedestres são categorizados como as principais vítimas dos acidentes automobilísticos, sendo aquelas que, à evidência, diante da menor proteção, mais gravemente se lesionam em tais ocorrências.

Gráfico 14 - Óbitos por veículo de locomoção da vítima nos anos de 2015 a 2020 (Estado de São Paulo)



Fonte: INFOSIGA-SP (2022)

Conforme o Mapa da Violência do ano de 2013, no período entre 1996 e 2011 o número de óbitos por acidentes de trânsito entre condutores de moto no Brasil aumentou 932,1% (novecentos e trinta e dois vírgula um por cento). No ano de 2011, o quantitativo de falecimentos por esta causa ultrapassou todas as outras categorias, representando a terça parte de todos os eventos fatais.

P. Silva (2013, p. 92) afirma que, a partir de 1994, políticas públicas apoiaram a massificação do uso de motocicletas, por meio de leis relativas à produção, benefícios fiscais e facilidade de obtenção de financiamento. Entre 1992 e 2007 as vendas de motocicleta foram multiplicadas por doze, enquanto as de automóveis por quatro.

Ainda segundo o estudo de P. Silva (2013, p. 93), a partir de meados da década de 1990, a motocicleta passou a ser intensamente empregada como instrumento de trabalho, encaixando-se perfeitamente nas mudanças da economia, que privilegiou o setor de serviços e fez crescer a informalidade, desregulamentação e a precariedade do mercado de trabalho.

De fato, nos dias que correm se vê nas grandes cidades um grande quantitativo de jovens guiando motocicletas que, a serviços de empresas de aplicativos que faturam vultosas somas, fazem entregas a consumidores, notadamente de alimentos preparados. Tal atividade econômica, muito embora venha a agregar mais postos de trabalho e com isto minorar as consequências do desemprego e do desalento, apresenta uma faceta socialmente danosa, uma vez que a remuneração destes trabalhadores é muito baixa e, a despeito do perigo da atividade, grande parte deles não tem qualquer cobertura de seguridade social ou securitária privada.

P. Silva (2013, p. 90-93) detectou ainda que o crescimento da mortalidade no trânsito, pelo menos na área estudada (Estado de Pernambuco), tem como fatores o alto crescimento populacional, a baixa densidade demográfica, e o baixo PIB *per capita*.

Sobre a circunstância baixa densidade demográfica, o autor explica que, ao contrário da previsão do senso comum, nos núcleos urbanos menos adensados existe maior probabilidade de acidentes fatais com motocicletas. Concluiu-se, naquela pesquisa empírica, que as vias mais livres, ou seja, menos congestionadas, situadas nos municípios do interior do Estado de Pernambuco, provavelmente sem a necessária manutenção, favorecem o acidente seguido de morte.⁵⁶

No presente estudo, de igual modo, verificou-se, conforme a Tabela 17, que o maior número de acidentes com vítima objeto da pesquisa aconteceu no horário das 18h00 às 23h59 (40,44%), devendo ser considerado que, a partir das 20h00, há menos congestionamento no trânsito, facilitando-se aos condutores que empreguem maior velocidade aos seus veículos, e via de consequência causem a diminuição nos níveis de segurança no trânsito.

5.8 As causas dos acidentes

Segundo as exposições fáticas lançadas pelo Ministério Público nas denúncias relativas aos crimes de homicídio e lesão corporal objeto deste estudo, a condução do veículo sob a influência de álcool foi a causa mais recorrente para o desfecho dos fatos, com 51 menções. Em seguida, exsurgiu a velocidade imprimida ao veículo, citada em 43 de denúncias do Ministério Público.

Na tabela 24 constam as causas dos acidentes apontadas pelo órgão acusador (MP) nas petições iniciais que deflagraram os processos pesquisados, valendo consignar que podem ser imputados ao denunciado mais de um fator (concausas) para o acidente automobilístico.

⁵⁶ Vanderbilt (2009, p. 219) assinala que, quanto mais o trânsito se comprime, mais surgem aquilo que os engenheiros chamam de “conflito”, já que há mais pessoas tentando ocupar o mesmo lugar ao mesmo tempo. Na lógica convencional da engenharia de trânsito, quanto mais conflitos existirem menores são os níveis de segurança no trânsito. Entretanto, há lugares, como Nova Délhi, cujos níveis de conflitos são altos, que o caos funciona como uma espécie de medida de segurança: muitos conflitos implicam velocidades mais baixas e, em consequência, menos chances de acidentes fatais. Páginas adiante, o autor salienta que quantos mais carros circulando, mais pessoas estão “crescendo” e aprendendo a lidar com os problemas do trânsito. Daí que surgem uma engenharia de trânsito melhor, leis mais rigorosas, veículos mais seguros, uma cultura de trânsito mais desenvolvidas e, “[...] talvez, mais congestionamentos, o que tende a reduzir as fatalidades no trânsito” (Vanderbilt, 2009, p. 232).

Tabela 24 – Causas dos acidentes apontadas nas denúncias do Ministério Público para os crimes de lesão corporal e homicídio na direção de veículo automotor (Salvador, 2016-2020)

Causa	Quantidade	Causa	Quantidade
Condutor sob influência de álcool	51	Não uso de capacete pelo passageiro	03
Velocidade incompatível	43	Atropelo na faixa de pedestre	02
Manobra proibida	27	Condutor em fuga da polícia	02
Perda do controle da direção	18	Parada irregular	02
Condutor sem habilitação	16	Colisão na traseira	01
Falta de atenção	14	Uso de telefone celular	01
Condução na contramão de direção	09	----	----

Fonte: Autoria própria.

Estudo realizado por Abreu, Lima e Alves (2006), tendo por base o prontuário de 267 vítimas fatais de acidentes de trânsito, ocorridos no Rio de Janeiro no período de dezembro de 2001 a fevereiro de 2002, constatou que 88 vítimas se submeteram a exame de alcoolemia e 33% dos testes resultaram positivos (concentração de álcool superior a 0,6g/l no sangue). Verificou-se, ademais, uma significativa relação entre o uso de álcool e os acidentes dos tipos atropelamento de pessoa, colisão e queda da motocicleta, prevalentemente sucedidos nos feriados do Natal e ano novo e nos fins de semana (2/3), e envolvendo jovens.

Nos Estados Unidos, conforme dados da National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), um quantitativo de 9.865 pessoas morreu em 2011 e 10.322 no ano de 2012, vítimas de acidentes de trânsito cujos envolvidos haviam consumido álcool. No último ano referido – 2012 – houve nos EUA uma morte a cada 51 minutos em acidente de carro envolvendo condutores que consumiram álcool, e em 31% dos eventos com morte naquele período participaram condutores alcoolizados (Fantoni, 2014, p. 15).

Revisão de literatura realizada por R. Silva (2006) indica as seguintes alterações provocadas pelo álcool nos motoristas: (a) aumento da aceitação dos níveis de risco; (b) deterioração das habilidades de vigilância, atenção, capacidades visuais, julgamento perceptivo da velocidade; (c) perda da autocrítica (o condutor se sente mais, corajoso, confiante e tende a ousar mais); (d) depressão generalizada, resultando em cansaço, sonolência, fadiga muscular e sensorial; (e) comprometimento do processamento das informações e da tomada de decisões; e (f) perturbação da visão periférica e da acuidade visual e dificuldade de concentração visual.

Na mesma trilha, Mello Jorge e Adura (2012) sustentam que a presença do álcool no sangue causa, dentre outros citados pelos autores, os seguintes malefícios aos condutores de veículos: (a) diminuição da capacidade de avaliação crítica, da percepção da velocidade dos obstáculos e do cálculo da distância segura para as ultrapassagens; (b) desinteresse pelo que acontece lateralmente (visão tubular), alterando a capacidade de dividir a atenção e aumentando o tempo de reação; (c) redução das habilidades psicomotoras, da coordenação motora, dos reflexos e da habilidade de controlar o veículo (manter a trajetória, realizar curvas, etc.); (d) alteração significativa de aspectos da percepção visual (estruturas oculares, funções visuais e neurais), depressão do córtex visual e prejuízo à visão noturna; (e) redução da visão periférica, que resulta em dificuldades para perceber e reconhecer objetos, pessoas, veículos e sinalizações localizadas nas posições laterais do campo visual.

Daí que a embriaguez do motorista desencadeia outras das principais causas dos acidentes automobilísticos, como a condução em velocidade excessiva, ocasionada pelo aumento da aceitação dos níveis de risco e perda da autocrítica, perda de controle da direção, falta de atenção e o cometimento de manobras irregulares.

O excesso de velocidade constitui também uma das principais causas dos sinistros rodoviários, figurando como causa ou concausa de 43 dos acidentes apurados nos processos por crimes de homicídio e lesão corporal abrangidos por essa pesquisa.

Já na metade do século XX, Ross (1960) verificou que nos tribunais com jurisdição criminal nos Estados Unidos, que até então recepcionavam o bêbado, o vagabundo, o agressor, e geralmente pessoas de má reputação na comunidade, começaram a aparecer em um ritmo crescente vítimas da “era da velocidade.” Segundo cálculos do ano de 1941 do National Safety Council, daquele mesmo país, a relação de motoristas mortos para cada mil motoristas feridos em acidentes de trânsito em estradas rurais americanas: **21** eram conduzidos em veículos que desenvolviam velocidade entre 20 e 30 mph⁵⁷ (32 a 48 km/h); **36** com velocidades entre 31 e 40 mph (49 a 64 km/h), 48 para velocidades compreendidas entre 41 e 50 mph (65 e 80 km/h) e de 92 para veículos que trafegavam como velocidade acima de **51** mph (Pinheiro, 2006).

Pinheiro (2006) cita trabalho escrito nos idos de 1917 por Gregório Garcia

⁵⁷ Milhas por hora. Uma milha corresponde a 1.609 metros.

Seabra Júnior, para quem o veículo era chamado e considerado “o veículo da morte”, a “máquina infernal”, “o animal de quatro rodas”, que aumentou o número de acidentes numa época em que tais meios de transportes circulavam com velocidade máxima, nas zonas urbanas, de apenas 30 km/h.

Tratando da velocidade para a qual devem atentar os condutores na direção dos veículos automotores, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que:

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Por sua vez, o Código de Estrada português preceitua, no seu art. 24º, que:

1 - o condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores, em particular os vulneráveis, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente. (Portugal, 2020).

Já o Code de la route da França estabelece (article R412-6) que os motoristas dos veículos devem, em todos os momentos, comportar-se com cautela e respeito para com os outros usuários das estradas abertas ao trânsito, devendo exercer maior cautela em relação aos utilizadores mais vulneráveis (França, 2023, tradução própria).

Ainda conforme o Code de la route (article R413-7), as velocidades máximas autorizadas por aquele diploma ou pelas autoridades competentes só se aplicam em boas condições meteorológicas, com trânsito tranquilo e veículos em bom estado, não se dispensando de forma alguma o condutor de manter o controle constante da velocidade e de ajustá-la conforme os obstáculos previsíveis. A velocidade deve ser reduzida, entre outras circunstâncias: (1) ao atravessar ou ultrapassar pedestres, incluindo os que deixam seus veículos, ou ciclistas, sozinhos ou em grupo; (2) ao cruzar ou ultrapassar

qualquer veículo, parado ou circulando em baixa velocidade em um acostamento, faixa de emergência ou via, equipado com luzes especiais ou cujo motorista utilize luzes de perigo indicadas em outros dispositivos do diploma; (3) ao ultrapassar comboios estacionados; (5) ao atravessar ou ultrapassar veículos de transporte público ou veículos destinados ao transporte de crianças e sujeitos à sinalização especial, durante o embarque ou desembarque de passageiros; (6) em todos os casos em que a estrada não pareça totalmente limpa ou possa ficar escorregadia; e (7) quando as condições de visibilidade forem insuficientes (tempo chuvoso, com nevoeiro, etc.) (França, 2023, tradução própria).

Na Espanha, o Código de Tráfico y Seguridad Vial impõe a seguinte regra acerca da velocidade:

Artigo 21. Limites de velocidade. O condutor está obrigado a respeitar os limites de velocidade estabelecidos e ter em conta, ademais, suas próprias condições físicas e psíquicas, as características e o estado da via, do veículo e sua carga, as condições meteorológicas, ambientais e de circulação, e, em geral, quantas circunstâncias concorram em cada momento, a fim de a ela adequar a velocidade de seu veículo, de maneira que sempre possa detê-lo, dentro dos limites de seu campo de visão e ante a qualquer obstáculo que possa aparecer (Espanha, 2023, tradução própria).

Por fim, na Itália, o Codice della strada exige dos condutores, no seu art. 141, as seguintes obrigações:

1. É obrigação do condutor regular a velocidade do veículo de forma que, tendo em conta as características, o estado e a carga do próprio veículo, as características e condições da estrada e do trânsito e qualquer outra circunstância de qualquer natureza, qualquer perigo para a segurança de pessoas e coisas e qualquer outra causa de perturbação do trânsito.
2. O condutor deve manter sempre o controle do seu veículo e ser capaz de realizar todas as manobras necessárias em condições de segurança, nomeadamente a paragem atempada do veículo dentro dos limites do seu campo de visão e perante qualquer obstáculo previsível.
3. Em particular, o condutor deve regular a velocidade nos trechos de estrada com visibilidade limitada, nas curvas, perto de cruzamentos e escolas ou outros locais frequentados por crianças indicados pela sinalização adequada, nas descidas íngremes, em passagens estreitas ou obstruídas, à noite, em casos de visibilidade insuficiente devido a condições atmosféricas ou outras causas, ao atravessar áreas urbanas ou em qualquer caso ao longo de trechos de estrada ladeados por edifícios.
4. O condutor deve ainda reduzir a velocidade e, se necessário, parar também quando houver dificuldade de cruzamento com outros veículos, perto de passadeiras de peões e, em qualquer caso, quando os peões que se encontrem no caminho forem lentos para evitar ou apresentarem sinais de trânsito. incerteza e quando, ao se aproximar, os animais na estrada dão sinais de medo (Itália, 2023, tradução própria)

Vê-se, assim, que as legislações dos diversos países impõem, além de velocidades máximas para os veículos em relação aos diversos tipos de via, também que os condutores observem circunstâncias momentâneas que demandam maiores cautelas e redução da marcha, como as meteorológicas, intensidade do trânsito, presença de obstáculos, circulação de crianças e atenção aos vulneráveis. O condutor deve estar, a todo tempo, com o absoluto controle do veículo, desenvolvendo a velocidade permitida para o local e reduzindo-a sempre que haja uma circunstância especial e momentânea que a tanto lhe impila, por prudência, de maneira que possa parar ou reduzir a marcha do veículo no caso de surgimento de algum obstáculo. O condutor deve, assim, ter sempre o domínio do veículo, ou *maîtrise de la vitesse* (domínio da velocidade), como propugnam os franceses.

Entre os anos de 2001 a 2005 a França reduziu de 7.721 para 5.000 o número de mortos em suas ruas e estradas. “O que a França fez foi comprar bafômetros e câmeras automatizadas de velocidade aos milhares e reformular seu sistema de pontos para transgressões” (Vanderbilt, 2009, p. 238).

Ante os dados computados na Tabela 24 ressoa incontestável a necessidade do emprego mais massivo dos agentes de trânsito de blitz com testes de alcoolemia em todo o território do município, sobretudo nas avenidas em que mais acontecem acidentes fatais (ver Mapa 3), assim como a instalação de verificadores eletrônicos de velocidade nas mesmas vias, de modo a contribuir-se com melhor concreção da segurança no trânsito, sem desmerecer as medidas educativas e preventivas.

Na próxima seção deste trabalho, a última antes de sua conclusão, os crimes sob exame são estudados na perspectiva processual, de modo que é examinado, ainda pelo modelo quantitativo, o percurso adotado pelo sistema criminal desde a ciência da existência do delito até o desfecho da ação penal, pela decisão do Poder Judiciário acerca da procedência ou não da acusação⁵⁸, pela homologação de um acordo celebrado, conforme o caso, entre a vítima ou o Ministério Público e o condutor do veículo infrator, por meio dos institutos de justiça penal consensual, pela ocorrência de prescrição, morte do acusado, entre outras circunstâncias.

⁵⁸ Algumas circunstâncias obstam o julgamento do mérito da ação penal, como são o caso da prescrição e da morte do acusado (Código Penal, art. 107), causas estas que incidiram em alguns processos objeto deste estudo.

6 CRIME E CASTIGO: A PERSECUÇÃO PENAL DOS CRIMES OBJETO DO ESTUDO

Consoante a Constituição Federal (art. 5º, inc. LIV), ninguém pode ser privado de sua liberdade e de seus bens sem o devido processo legal, daí porque o julgamento de uma causa criminal pressupõe a observância de um procedimento previsto detalhadamente em lei e no qual são assegurados a ampla defesa e o contraditório.

Tourinho Filho (1995, p. 172) salienta que o Estado-Soberano detém exclusivamente o direito de punir, e o exerce por meio de um processo. Desta forma, quando alguém transgredir uma norma penal incriminadora, é preciso que o Estado-Administração leve a notícia do acontecimento ao Estado-Juiz, apontando o autor do fato, a fim de que seja decidida sobre a procedência ou não da pretensão estatal (Tourinho Filho, 1995, p. 172).

A fase inicial da persecução penal se desenvolve, via de regra, com o inquérito policial, sob responsabilidade da polícia judiciária, que se distingue da polícia de segurança. Essa tem por função a manutenção ostensiva da paz pública, evitando a prática de fatos criminosos e com isto a turbação da ordem jurídica. Já à polícia judiciária compete apuração das infrações penais e sua autoria, para tanto efetuando a prisão dos flagrados cometendo o crime, e realizando todas as atividades investigativas previstas em lei necessárias ao esclarecimento dos fatos delituosos⁵⁹.

Essa atividade, denominada de *persecutio criminis*, inicia-se, nos crimes de trânsito em estudo, por meio de inquérito policial, a cargo da polícia judiciária (via de regra a polícia civil), que colhe os elementos de prova sobre a autoria do fato criminoso e de sua materialidade.

Pacelli de Oliveira (2005, p. 28) define o inquérito policial como a atividade específica da polícia judiciária, isto é, da polícia civil, no âmbito da justiça estadual, e da Polícia Federal, no caso da Justiça Federal, que tem por objetivo a apuração das infrações e sua autoria. Conforme Nucci (2008), trata-se de um procedimento preparatório da ação penal, de caráter administrativo, destinado à colheita preliminar de provas, notadamente as urgentes, que podem desaparecer após o cometimento do fato,

⁵⁹ Eis o teor da regra do art. 4º, do Código de Processo Penal: “A polícia judiciária será exercida pelas autoridades policiais no território de suas respectivas circunscrições e terá por fim a apuração das infrações penais e da sua autoria.”

tendo por objetivo precípua, no caso dos crimes de trânsito em estudo⁶⁰, subsidiar a atividade do Ministério Público, o titular da ação penal.

Verificada uma infração – ressalta Tourinho Filho (1995, p. 176) – o titular do direito de punir, que é o Estado, desenvolve inicialmente uma “agitada atividade” com o objetivo de colher informações sobre o fato e sua autoria. São produzidas diligências como busca e apreensões, exames de corpo de delito, exames grafoscópicos, interrogatórios, depoimentos declarações, acareações, reconhecimentos que, reduzidos a escrito, constituem os autos do inquérito policial (Tourinho Filho, 1995, p. 177).⁶¹

Assim, o inquérito policial caracteriza-se como um procedimento administrativo, de natureza informativa, escrito ou documentado por recursos audiovisuais, realizado pela polícia judiciária, sob a presidência do delegado de polícia, destinado à colheita de elementos que indiquem a existência de uma infração penal e sua autoria. Verificando a existência de lastro probatório mínimo, o Ministério Público promove a segunda fase da *persecutio criminis*, propondo a ação penal, pela qual leva a infração ao conhecimento do Poder Judiciário, dando azo à instauração de um processo penal contra o acusado.

Távora e Alencar (2016, p. 136-148) apontam as seguintes características dos inquéritos policiais, aplicáveis àqueles que são objeto desta pesquisa: a) **discricionariedade**, uma vez que, nesta fase da persecução penal, não existe o rigor da fase judicial, podendo o delegado de polícia conduzir as investigações da forma que melhor lhe aprouver; b) **oficialidade**, dado que o IP é presidido por delegado de polícia de carreira (CF, art. 144, § 4); c) **oficiosidade**, já que a autoridade policial deve atuar de ofício, instaurando o inquérito e apurando prontamente o crime de trânsito, independentemente de qualquer autorização para agir, exceto nos casos de lesões corporais culposas, que dependem de representação da vítima; d) **indisponibilidade**, uma vez que, embora não esteja obrigada a abrir o inquérito policial, quando, por exemplo, verificar que o fato noticiado não é criminoso, após a instauração do procedimento, a autoridade não pode dele dispor, diante da expressa vedação do art. 17,

⁶⁰ O inquérito policial pode também subsidiar a propositura de ação penal privada, proposta pela própria vítima, em crimes como injúria, calúnia e difamação.

⁶¹ Nos inquéritos policiais objeto deste estudo, as principais diligências realizadas foram: interrogatório do suspeito, inquirição de testemunhas, exame de alcoolemia, exame de constatação de embriaguez, exame de lesões corporais, exame cadavérico e perícia no local do acidente.

do Código de Processo Penal⁶²; e e) **inquisitivo**, pois as atividades persecutórias ficam concentradas numa única autoridade, não havendo nesta fase o exercício do contraditório e da ampla defesa, como sustenta a maioria dos autores.

Uma das providências a serem tomadas pelo delegado de polícia logo após a ciência da prática da infração de trânsito, que tem importância significativa nos casos de acidentes de trânsito com vítimas, é a de “dirigir-se ao local, providenciando para que não se alterem o estado e a conservação das coisas, até a chegada dos peritos criminais” (CPP, art. 6º, inc. I). Esta providência é de crucial relevância para que os peritos verifiquem, entre outros elementos, a posição final dos veículos envolvidos no acidente, as trajetórias tomadas por cada um deles, e vestígios do crime tais como marcas de frenagem e os danos físicos ocorridos, visando obter elementos para a descoberta da responsabilidade pelo fato.

Espínola Filho (2000, p. 324) menciona a conveniência de que a autoridade policial ou auxiliares por ele designados transportem-se para o local do fato, “que lhe ou lhes proporcionará contato vivo com a ainda palpitante verdade de um fato anormal, quente na sua projeção, através de objetos e pessoas.” Prossegue o autor aquilatando como de incalculável utilidade o exame prévio do local onde se encontrem no mesmo estado as coisas importantes para a elucidação do fato, devendo as providências policiais ser rápidas e eficientes para que tudo permaneça no cenário do crime até sua completa descrição detalhada pelos peritos (Espínola Filho, 2000, p. 324).

Tourinho Filho (1995, p. 217), de igual modo, considera de suma importância e de “interesse inestimável” a presença da autoridade policial no local do delito, acompanhada de seus auxiliares, impedindo que desapareçam elementos que possam esclarecer o fato e quem seja seu autor, ponderando que “um simples objeto de insignificante valor encontrado no *locus delicti* pode ser uma pista segura para a determinação do autor do crime”.

Todavia, já na década de 1970, foi editada uma lei, contendo apenas dois artigos, em que o dispositivo citado do CPP, relativo à preservação do local do crime, foi relativizado para os casos de acidente de trânsito. Com efeito, a Lei nº 5.970, de 11/12/1973, previu que:

⁶² CPP, art. 17: “A autoridade policial não poderá mandar arquivar autos de inquérito.”

Art 1º Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo único. Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará boletim da ocorrência, nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

A intenção do legislador foi a de garantir a segurança dos acidentados e de terceiros, e a fluidez do trânsito (Távora; Alencar, 2016, p. 163)⁶³. A edição da lei, por outro lado, deixa transparecer que já nos anos 1970 os acidentes de trânsito representavam um problema para o trânsito normal dos veículos nas vias.

Nos casos de investigado que se encontra preso – hipótese que não ocorreu em nenhum dos processos estudados nesta pesquisa - o inquérito policial deve ser finalizado em 10 dias, sob pena da caracterização de constrangimento sanável até mesmo por *habeas corpus*. No caso de inquéritos cujos investigados estão soltos, o procedimento deve ser concluído em 30 dias, prazo este que pode ser prorrogado por sucessivas vezes, para a realização de diligências elucidativas do fato, consoante o regramento do art. 10, do Código de Processo Penal.⁶⁴

Concluídas todas as diligências necessárias à elucidação do fato criminoso, a autoridade policial redige minucioso relatório do que apurou e envia os autos do inquérito ao juízo competente. Neste documento, o delegado de polícia não deve fazer apreciações pessoais e juízo de valor sobre os fatos, o que é reservado ao titular da ação penal (Ministério Público), havendo de se limitar a descrever as atividades investigativas realizadas.

6.1 Meios de abertura dos inquéritos policiais

Diante dos contornos específicos do tipo penal do crime de embriaguez ao

⁶³ Nos casos de acidentes sem vítimas, é dever do condutor retirar o veículo da via para liberar o tráfego no local, sob pena do cometimento de infração de gravidade média (CTB, art. 178). Esta regra legal parecer não ser muito conhecida, visto que muitos condutores, após pequenas colisões, sem vítimas, deixam seus veículos na pista por tempo suficiente para causar grandes congestionamentos.

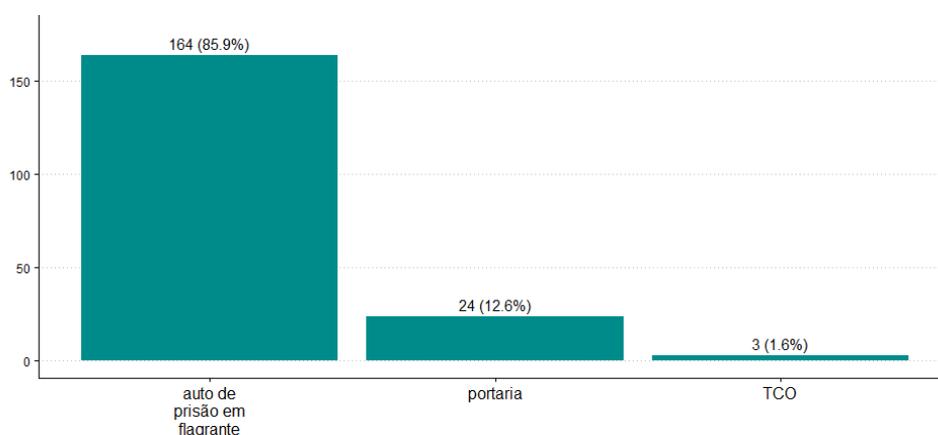
⁶⁴ Art. 10, do CPP: “O inquérito deverá terminar no prazo de 10 dias, se o indiciado tiver sido preso em flagrante, ou estiver preso preventivamente, contado o prazo, nessa hipótese, a partir do dia em que se executar a ordem de prisão, ou no prazo de 30 dias, quando estiver solto, mediante fiança. [...] § 2º Quando o fato foi de difícil elucidação, e o indiciado estiver solto, a autoridade poderá requerer ao juiz a devolução dos autos, para ulteriores diligências, que serão realizadas no prazo marcado pelo juiz.”

volante (CTB, art. 306), os indícios mínimos de autoria e da materialidade da ação delitativa, necessários à abertura do inquérito policial e do processo penal, devem necessariamente ser obtidos quando o delito está ocorrendo ou nos momentos seguintes à consumação do fato, quando é possível aos agentes estatais a verificação que o condutor está com o estado anímico perturbado pela ação de substâncias psicoativas.

Deste modo, como no crime aludido a prova da obtenção do crime pressupõe o estado de flagrância do condutor sob o efeito da substância estupefaciente, afigura-se intuitivo que a forma mais comum de abertura dos procedimentos policiais respectivos seja o auto de prisão em flagrante. Daí que dos 191 processos objeto do estudo em 164 (85,9%) o inquérito policial se iniciou pelo auto de prisão em flagrante, sendo que apenas 24 (12,6%) foram instalados por portaria baixada pela autoridade policial.

Como o termo circunstanciado de ocorrência constitui, de acordo com a Lei nº 9.099/95, instrumento de abertura de procedimento policial para apuração de infrações de menor potencial ofensivo, entre as quais não se inclui o delito de embriaguez ao volante, consigne-se que nos 03 (1,6%) casos em estudo em que os procedimentos foram iniciados por TCO assim se deu porque os fatos não foram inicialmente capitulados pela autoridade policial como o delito do art. 306, do Código de Trânsito Brasileiro. Mais adiante, os fatos foram categorizados definitivamente como embriaguez ao volante, seguindo-se a propositura de ação penal em órgãos jurisdicionais (Juízos Criminais) distintos dos Juizados Especiais Criminais. No gráfico seguinte são distribuídos os dados ora apresentados:

Gráfico 15 – Meios de abertura do inquérito policial para apuração dos crimes de embriaguez ao volante (Salvador, 2016-2020)



Fonte: autoria própria.

Assim, como as provas fundamentais à caracterização do fato criminoso são produzidas quando o infrator se encontra em estado de flagrante, conseqüentemente o auto respectivo há de ser o instrumento principal para a abertura dos inquéritos policiais nestes casos.

No que se refere aos delitos homicídio e lesões corporais na condução de veículo automotor, o Código de Trânsito Brasileiro institui regra especial para os casos de prisão em flagrante, aplicável também ao racha automobilístico com resultado lesão corporal grave ou morte (art. 308, §§ 1º e 2º).

Estabelece o regramento do art. 301, do CTB, que, no caso dos acidentes de trânsito com vítima, o condutor que preste pronto e integral socorro a esta, não se imporá prisão em flagrante.⁶⁵

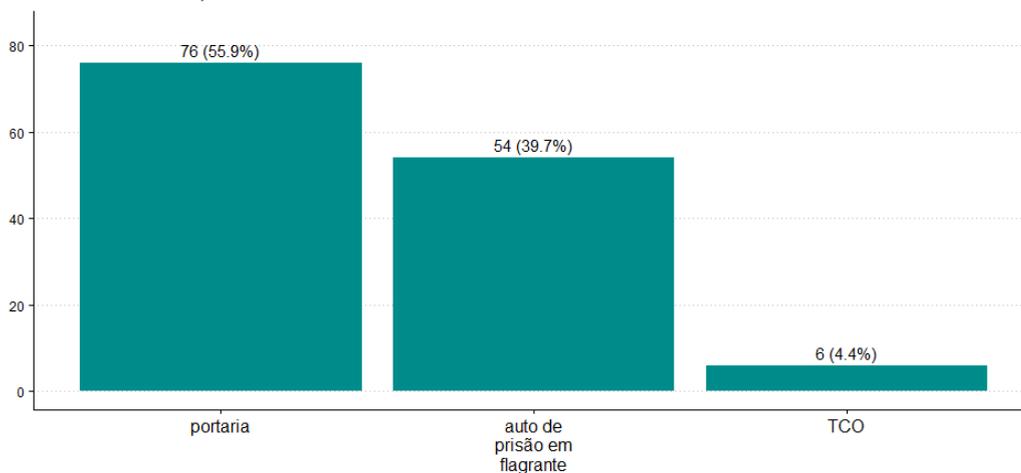
Por outro lado, o condutor considerado culpado pelo acidente muitas vezes sofre lesões, outro motivo que impede sua detenção em flagrante pelos agentes policiais, ao qual deve ser somado a fuga do local do fato, o que não raro acontece.

Daí que, ante estas razões de ordem legal e fática, as prisões em flagrante, nos casos dos delitos de homicídio e lesão corporal, tem menor incidência no comparativo com os delitos do art. 306, do Código de Trânsito.

Constatou-se que em 136 dos casos estudados a prisão em flagrante do causador do acidente ocorreu em 54 situações (39,7%), e abertura dos inquéritos policiais por portaria deu-se em 76 situações (55,9%). Residualmente, em 4,4% dos casos (6) os procedimentos policiais foram iniciados por termos circunstanciados de ocorrência, em razão dos fatos terem sido categorizados, inicialmente, como infrações de menor ofensivo, como é o caso da lesão corporal de natureza leve na condução de veículo automotor. Veja-se:

⁶⁵ CTB, art. 301, com redação dada pela Lei nº 14.599/2023: “Ao condutor de veículo, nos casos de sinistros de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.”

Gráfico 16 – Meios de abertura dos procedimentos policiais (CTB, arts. 302 e 303)
– Salvador, 2016-2020



Fonte: autoria própria.

Assim, seja porque os condutores envolvidos no acidente se afastaram do local do acidente, seja porque lá permaneceram e foram favorecidos pela regra do art. 301, do CTB, ou ainda pelo motivo de terem sido lesionados em razão do fato, em menos de 40% dos casos de homicídio e lesões corporais os responsáveis pelos acidentes foram detidos em flagrante e conduzidos à repartição policial.

6.2 Adoção de medidas cautelares diversas da prisão

Conforme a regra do art. 319, do Código de Processo Penal, são medidas cautelares diversas da prisão: I – comparecimento periódico em Juízo para informar e justificar suas atividades; II – proibição de acesso ou frequência a determinados lugares quando, por circunstâncias relacionadas ao fato, deva o indiciado ou acusado permanecer distantes desses locais para evitar o risco de novas infrações; III – proibição de manter contato com pessoa determinada quando, por circunstâncias relacionadas ao fato, deva o indiciado ou acusado dela permanecer distante; IV – proibição de ausentar-se da comarca quando a permanência seja conveniente ou necessária para a investigação ou instrução; V – recolhimento domiciliar no período noturno e nos dias de folga quando o investigado ou acusado tenha residência e trabalho fixos; VI – suspensão do exercício da função pública ou da atividade de natureza econômica ou financeira quando houver justo receio de sua utilização para a prática de infrações penais; VII - interação

provisória do acusado nas hipóteses de crimes praticados com violência ou grave ameaça, quando os peritos concluírem ser inimputável ou semi-imputável; VIII – fiança, nas infrações que a admite, para assegurar o comparecimento a atos do processo, evitar a obstrução do seu andamento ou em caso de resistência injustificada à ordem judicial; IX – monitoração eletrônica.

Nos processos abrangidos por esse estudo, diante das peculiaridades dos crimes neles apurados, foram utilizadas somente duas medidas cautelares, (a) a fiança, prevista na regra acima transcrita, e (b) a suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção, prevista na regra do art. 294, do Código de Trânsito Brasileiro⁶⁶. Nenhuma outra providência, como o corriqueiramente imposto uso de tornozeleiras para monitoramento eletrônico, foi aplicada nos processos sob estudo.

Segundo Távora e Alencar (2016, p. 1010) a liberdade provisória mediante fiança é o direito subjetivo do beneficiário, que atenda aos requisitos legais, de permanecer em liberdade no curso da investigação policial e do processo, mediante a assunção de obrigações. “É a contracautela destinada ao combate de algumas prisões processuais, imprimindo uma implementação financeira e condicionando o beneficiário a uma série de imposições” (Távora; Alencar, 2016, p. 1010).

As obrigações do afiançado estão previstas nos arts. 323, 324, e 341, do Código de Processo Penal. São elas: (a) comparecimento perante a autoridade, todas as vezes que intimado dos atos do inquérito e do processo criminal; (b) proibição de mudar de residência, ou ausentar-se dela por mais de oito dias, sem prévia permissão da autoridade processante; (c) não praticar atos de obstrução ao andamento do processo; (d) não descumprir medida cautelar imposta cumulativamente com a fiança; (e) não resistir injustificadamente à ordem judicial; e (f) não praticar nova infração penal dolosa.

A lei processual penal permite que o delegado de polícia conceda fiança ao preso em flagrante, desde que a pena privativa de liberdade cominada ao delito não seja superior a quatro anos (CPP, art. 322).

⁶⁶ CTB, “Art. 294. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá o juiz, como medida cautelar, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público ou ainda mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.”

Dos 164 flagrados conduzindo veículos sob influência de substância psicoativas, foi concedida fiança a 130 deles (79%), pelo delegado de polícia ou pela autoridade judicial.

No caso dos delitos de homicídio e lesão corporal culposa na direção de veículo foram afixados 34 dos 54 presos em flagrante, o que resulta em 63% dos feitos investigados.

Confiram-se a média, mediana, maior e menor valor atribuídos às fianças no caso em estudo:

Tabela 25 – Valores das fianças concedidas nos crimes objeto do estudo

Crime(s)	Quantitativo	Fianças concedidas	Menor valor (R\$)	Maior valor (R\$)	Média (R\$)	Mediana (R\$)
Embriaguez ao volante	164	130	200,00	5.000,00	1.324,90	908,50
Homicídio e lesão corporal culposos	54	34	288,00	5.792,00	1.954,00	2.221,55

Fonte: autoria própria.

Em nenhum dos 327 processos pesquisados os flagrados permaneceram presos após a audiência de custódia, de maneira que todos foram liberados, pela autoridade policial ou pelo juiz criminal, mediante o pagamento de fiança ou dispensados deste.⁶⁷

6.3 Em busca de pistas: as provas produzidas nos inquéritos policiais

Conforme a atual conformação do tipo penal de embriaguez ao volante (CTB, art. 306), o crime se configura quando verificada uma destas situações:

- a) concentração no condutor igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou
- b) sinais que indicam alteração da capacidade psicomotora (ver 3.1.3).

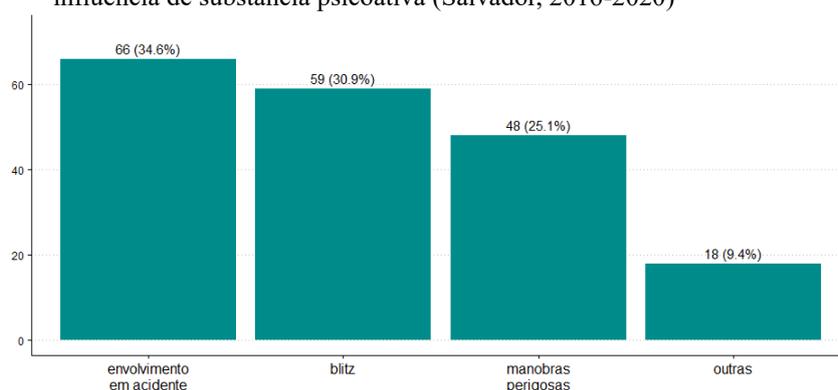
O próprio texto legal (CTB, art. 306, § 2º) apresenta rol exemplificativo,

⁶⁷ Para fins comparativos, anote-se que no ano de 2020 4.542 pessoas estavam privadas da liberdade na Espanha por delitos relacionados com a seguridade viária, representando 9% da população carcerária daquele país. Deste quantitativo 97,3% eram homens e 2,7% mulheres. A maioria tinha condenação inferior a três anos, por dirigir sem permissão (54,4%), conduzir o veículo de forma temerária (16,7%), e dirigir sobre influência de álcool ou drogas (16,7%). Do total de detidos 26 (sendo 2 mulheres) cometeram o crime de homicídio imprudente na direção de veículo automotor, que significavam 20% do total de homicídios culposos verificados. Assim, naquele período, um em cada homicídio culposo foi produzido no trânsito de veículos, valendo destacar que aqui no Brasil este percentual é bem superior (Objetivo Cero, 2020).

portanto não taxativo ou exaustivo, das provas que podem ser produzidas para a comprovação da prática criminosa: teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal, “ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova”⁶⁸, de maneira que a todas as provas lícitas são permitidas para a comprovação do fato, muito embora as previstas na exemplificação legal sejam as efetivamente utilizadas, ao menos nos processos estudados neste trabalho.

As abordagens que culminaram com a prisão de condutores de veículos apresentando sinais de embriaguez se deram principalmente após o envolvimento deles em acidentes, o que ocorreu em 66 dos 191 casos (34,6%). Um quantitativo de 59 motoristas (30,9%) foi flagrado em blitz promovidas pelo órgão de trânsito municipal (TRANSALVADOR) e a Polícia Militar, enquanto que outros 48 tiveram seus veículos parados pelos agentes estatais diante da execução de manobras perigosas que chamaram a atenção destes ou lhes foram denunciadas. Confrontem-se tais dados:

Gráfico 17 – Motivos das abordagens dos condutores flagrados sob influência de substância psicoativa (Salvador, 2016-2020)



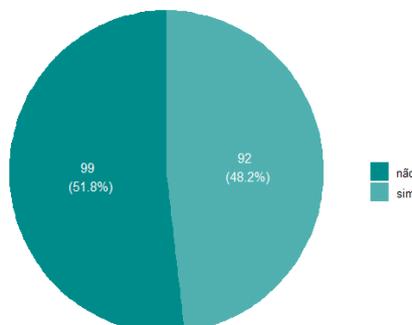
Fonte: autoria própria.

Nas abordagens aos condutores dos veículos para a constatação do cometimento do delito de embriaguez ao volante que deram ensejo à instauração dos processos em estudo, verificou-se que em aproximadamente metade dos casos os

⁶⁸ CTB, art. 306: [...] § 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014)
 § 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014)
 § 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - para se determinar o previsto no **caput**. (Incluído pela Lei nº 13.840, de 2019)

agentes públicos não propuseram ao motorista o uso do etilômetro (bafômetro), como ilustra o seguinte gráfico:

Gráfico 18 - Solicitação do teste com o etilômetro nas abordagens (CTB, art. 306)



Fonte: autoria própria

Esta circunstância clarifica que em 51,8% das abordagens, os agentes públicos, policiais militares ou agentes da TRANSALVADOR, não dispunham do etilômetro para propor aos condutores a realização do exame de alcoolemia, instrumento probatório preciso para o enquadramento da conduta criminosa, já que afere se, no momento em que se envolveu num acidente, praticou uma manobra perigosa ou foi parado numa blitz, a pessoa abordada está expelindo ar alveolar contendo quantidade igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool. Acrescente-se que o art. 3º, § 2º, da Resolução nº 432/2013, do CONTRAN, orienta que nos procedimentos de confirmação da alteração da capacidade psicomotora dos condutores, em razão da influência de álcool outra substância psicoativa que determine dependência, “deve-se priorizar a utilização do teste com o etilômetro”, de modo que se revela importante que os agentes de trânsito e policiais militares estejam sempre que possível dotados destes equipamentos para a aferição da situação dos condutores no momento das fiscalizações.

Dos 92 condutores aos quais foi proposta o exame com o etilômetro, o quantitativo de 41 recusou a efetivação do teste, representando 45,7% do total. Veja-se:

Tabela 26 - Testes com o etilômetro realizados ou recusados (CTB, art. 306)

Manifestação	Número de condutores	Percentual
Aceitação	51	55,43
Recusa	41	44,57
Total	92	100

Fonte: autoria própria.

Os dispositivos do Código de Trânsito, conjugado com os previstos na Resolução nº 432, de 23/01/2013, do CONTRAN, preveem ainda o exame clínico realizado pelo médico e um auto de constatação firmado pelo agente de trânsito como meios de prova da situação psicomotora alterada do condutor do veículo (ver 3.3.3)

Na cidade de Salvador os exames clínicos de embriaguez são realizados no Instituto Médico Legal Nina Rodrigues, órgão integrante do Departamento de Polícia Técnica, e os autos de constatação dos agentes de fiscalização do trânsito são elaborados nas dependências Central de Flagrantes, quando da lavratura dos autos de prisão em flagrante.

Passa-se à análise de **cinco** dos **oito** únicos casos, dos 327 estudados, em que o Instituto Médico Legal foi acionado para elucidar se os acusados dos delitos se achavam ou não com o quadro psíquico perturbado pelo uso de substância psicoativa determinante de dependência.

No **primeiro** dos casos, ocorrido numa madrugada no dia **24 do mês de junho** do ano de **2016** (03h15), o condutor, residente em outra cidade do estado da Bahia, foi detido por uma guarnição da Polícia Militar, apesar da tentativa de empreender fuga, quando guiava um veículo na contramão de direção na Av. Juracy Magalhães, importante via da cidade.

Segundo a denúncia do Ministério Público, “ao procederem à abordagem os policiais perceberam que o condutor apresentava sinais visíveis de embriaguez constatados através de forte hálito de álcool, mal conseguia se manter em pé e conversar de forma concatenada”, e que “em revista ao veículo foi encontrada uma garrafa de vinho vazia.” No seu depoimento ao delegado de polícia, o preso admitiu que “[...] estava bebendo com um amigo em sua casa e em seguida saiu sozinho com um veículo que tinha alugado; que no momento em que foi abordado pela Polícia Militar estava com uma garrafa de vinho dentro do veículo; que alugou o veículo [...] para melhor conhecer a cidade [...] porém conhece a Avenida Juracy Magalhães, mas não percebeu que estava conduzindo na contramão [...]”.

Ademais, no auto de constatação da embriaguez, subscrito por dois policiais militares responsáveis pela detenção do condutor, assinalou-se os seguintes sinais de embriaguez: “atitude agressiva, exaltada, irônica, falante e dispersa e, quanto à capacidade motora e verbal, mostrava-se com dificuldade de equilíbrio, fala alterada e

falta de coordenação motora.”

O procedimento policial achava-se bem instruído com o auto de constatação da embriaguez, prova que estava robustecida pela confissão do detido e pela apreensão da garrafa de bebida alcóolica encontrada em seu poder.

Todavia, a autoridade policial resolveu encaminhar o indiciado ao Instituto Médico Legal Nina Rodrigues, para a realização de exame de lesões corporais e embriaguez. O exame foi realizado às 09h29, portanto **seis horas** depois da detenção ocorrida na Av. Juracy Magalhães Júnior. Extraem-se do laudo pericial as seguintes informações e conclusões:

A) Razões da perícia: Periciando veio para realizar exame de embriaguez após ter sido flagrado dirigindo na contra-mão. B) História: Informa não conhecer nada em Salvador. Estava sem ingerir bebida alcóolica há 01 mês, mas ontem [...] bebeu algumas doses de vinho das 23:30 horas até às 01:30 horas de hoje [...]. Antecedentes: Nega alcoolismo crônico. D) Exame somático: Bom estado geral, hálito etílico, conjuntivas normocrômicas [...], pulso rítmico, eupneico. Exame psíquico: Aparência atípica. Orientado no tempo, no espaço, e quanto a sim mesmo. Comportamento cooperador porém angustiado. Memória normal. Atenção normal. Pensamento acelerado. Humor deprimido. Linguagem normal. Sensopercepção normal. F) Exame neurológico: Marcha normal. Equilíbrio estável. Sinal de Romberg esboçado. Coordenação motora normal. Reflexos preservados. G) Exames complementares: Periciando recusa a realização de coleta de sangue venoso para realização de exame laboratorial de alcoolemia. [...] concluí que: o periciando, no momento do exame não se encontrava em estado de embriaguez, tendo, contudo, ingerido bebida alcóolica.

Assim, como já havia se passado mais de seis horas da prisão em flagrante do periciando, que àquela altura não mais apresentava sinais de embriaguez, e não tendo ele anuído com a realização do exame de sangue para a constatação da presença de álcool no organismo, o perito médico-legal houve por bem concluir que não se encontrava o examinando sob efeito de substância psicoativa.

Recapitule-se que o fato ocorreu em 24 de junho de 2016, e o inquérito policial respectivo foi encaminhado ao Ministério Público no dia 08 de julho seguinte, tendo o órgão ministerial oferecido a denúncia no dia 24 de agosto do mesmo ano.

Em manifestações lavradas nos autos em 21/10/2016 e 18/11/2016 o Ministério Público e o Juízo Criminal encetaram uma discussão sobre qual órgão seria o responsável pela juntada aos autos da certidão de antecedentes criminais do denunciado.

Em 19/07/2017 determinou-se então a expedição de carta precatória para a comarca de residência do denunciado, para o fim de que se manifestasse sobre a

proposta de suspensão do processo, formulada de acordo com a regra do art. 89, da Lei nº 9099/95.

Efetuaram-se duas tentativas de citação do denunciado, que compareceu em Juízo, representado por advogado, apenas no dia 23/08/2019, quando apresentou resposta à acusação.

Na data de 29/11/2019 foi proferido despacho pelo Juízo determinando-se mais uma vez a realização de audiência com a finalidade de propositura ao acusado da suspensão condicional do processo, na comarca em que residia, despacho cujo comando não foi concretizado.

Sucedeu que em 03/04/2020 foi exarada sentença pelo Juízo Criminal rejeitando a denúncia, sob os seguintes fundamentos:

Trata-se de Ação penal em que foram imputados ao acusado o delito do art. 306, do CTB, entretanto, verifica-se que a denúncia está em desacordo com o art. 395, III, do CPP, devendo ser rejeitada quanto ao delito de condução do veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool.

Inicialmente não se trata aqui, em juízo de admissibilidade da acusação, cercear o jus accusationis do Estado, **consta nos autos prova (laudo pericial) de não embriaguez do acusado**, o que manifestamente demonstra a carência de justa causa para o exercício da ação penal quanto ao delito do art. 306 da Lei 9503/1997.

Compulsando os autos, entendo que, de fato, a prova da **materialidade** do delito restou frustrada, uma vez que a prova técnica acostada nos autos afirma que **o denunciado não estava, no momento do exame, em estado de embriaguez** (fls. 47/49), faltando justa causa para a Ação Penal.

Além do mais, da nova redação dada ao artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro tem-se, como elemento constitutivo do tipo, a necessidade de concentração de álcool por litro de sangue em quantidade igual ou superior a seis decigramas.

Apesar da prova da existência do crime (materialidade) não estar condicionada à realização de prova técnica que indique a precisa concentração de álcool no sangue, no caso em análise, **a perícia foi realizada e não constatou estado de embriaguez do denunciado**.

Considerando, portanto, a inexistência de materialidade do delito previsto no art. 306 do CTB, a rejeição da Denúncia em relação aquele delito é medida que se impõe, nos termos do art. 395, III, do CPP.

Face o exposto, rejeito a denúncia quanto ao delito do art. 306 da Lei 9503/97, imputado a [...].

Observa-se, assim, que a rejeição da denúncia se fundou num exame realizado muitas horas depois do consumo de álcool pelo denunciado, o que comprometeu sua exatidão em relação ao quadro verificado pelos policiais militares seis horas antes, no momento da prisão em flagrante.

É certo que a lavratura do auto de prisão em flagrante, obedecidos todos os

requisitos legais, demanda tempo para sua finalização, uma vez que são tomados e reduzidos a termo os depoimentos do condutor do preso, deste e de testemunhas, expedidos autos de exibição e apreensão de coisas, de constatação de embriaguez, nota de culpa, recibo de entrega de preso, guias para exames, ofícios para comunicar a prisão ao Juízo, MP e Defensoria Pública, etc. A par disto, após a lavratura do auto de prisão em flagrante, impõe-se a condução do preso da Central de Flagrantes até o Instituto Médico Legal, de maneira que os exames clínicos e toxicológicos – que foram apenas oito nos 327 processos estudados - são realizados, inevitavelmente, muitas horas depois da ingestão da bebida alcóolica pelo periciando, ensejando resultados inconsistentes, como ocorreu no caso supraexposto.

Outro caso cujo desfecho foi diferente (**segundo**), em relação à prestabilidade da prova pericial, ocorreu na situação de um condutor flagrado conduzindo um veículo com a capacidade psicomotora comprometida pela influência de álcool, no dia **05/11/2017** (um domingo), por volta das 15h30, numa das vias do bairro de Pero Vaz. Consta da denúncia que policiais militares visualizaram o condutor guiando o veículo imprudentemente, culminando por subir na calçada. Os agentes policiais notaram sinais de embriaguez no flagrado e o conduziram à Central de Flagrantes local.

No auto de constatação da embriaguez, foram registrados os seguintes sinais da perturbação psicoativa do detido: “hálito etílico, conjuntivas hiperemiadas, fâcies⁶⁹ atípica; aparência atípica; atenção hipoconcentrada; marcha titubeante; equilíbrio instável; Sinal de Romberg esboçado; coordenação motora prejudicada”. O denunciado permitiu, ainda, a realização do exame de sangue, sendo constatada a concentração de 10,6 decigramas de álcool por litro de sangue, superior, portanto, aos 6 dg/l previstos no tipo legal (CTB, art. 306, § 1º, inc. I).

O exame clínico para a constatação da embriaguez foi realizado somente às 23h49, ou seja, **oito horas** depois da detenção do condutor. Ainda assim, transposto este largo lapso temporal desde a cessação do consumo de bebida alcóolica pelo flagrado, o perito médico-legal do IML Nina Rodrigues percebeu sinais que o moveram a atestar que, naquele instante, o periciando ainda estava com a capacidade psicoativa alterada pela influência de álcool. Foram estes os sinais: aparência atípica, hálito etílico,

⁶⁹ Fâceis, na linguagem médica, é a modificação de aspecto da face causada por determinadas enfermidades.

conjuntivas hiperemiadas⁷⁰, soluços, sudorese, hipoconcentração, marcha titubeante e equilíbrio instável.

Por outro lado, o periciando já apresentava as seguintes características indicativas de sobriedade: bom estado geral, fâcies atípica, pulso e movimentos respiratórios dentro da normalidade, orientação espacial, temporal e quanto a si mesmo mantidas, comportamento cooperativo, memória, pensamento, humor e linguagem normais.

A audiência de instrução foi realizada em 12 de dezembro de 2022, oportunidade em que, como constou na ata respectiva, o MP desistiu da oitiva testemunhas arroladas, e as partes dispensaram o interrogatório do réu. Em seguida, “com fundamento no art. 386, inciso VII do CPP”, ou MP pugnou “pela absolvição do réu por insuficiência de provas, tendo em vista o longo período temporal entre a data do fato e a presente instrução, o que ensejaria depoimentos desprovidos de conteúdo probatório e ineficazes quanto a materialidade, especialmente por que não fora realizado o teste e etilômetro nem exame de sangue pertinente”. A defesa concordou com o pleito absolutório do MP e, ainda em audiência, foi proferida sentença com o seguinte teor:

Trata-se de ação penal que imputa ao réu [...] a prática do art. 306 do CTB. Após o regular andamento do feito, as partes apresentaram alegações finais. Não há como prosperar a tese da acusação. Assiste razão às partes, uma vez que não há prova da autoria delitiva. É certo que a autoria pode ser extraída da prova indiciária, contudo, deve ser cabal e calcar-se em fatos certos e inequívocos, o que não é o caso dos autos. Em que pese o quanto narrado na denúncia, não há provas nos autos acerca de conduta inadequada do acusado. Verifica-se, portanto que não há provas para embasar um decreto condenatório. Ante o exposto, e por tudo mais que dos autos consta, JULGO IMPROCEDENTE a pretensão punitiva estatal para ABSOLVER o acusado [...], da imputação que lhe foi feita, com fulcro no art. 386, VII, do CPP. Sentença publica em audiência, dela ficando ciente as partes. Dispensado o prazo recursal. Arquive com baixa com as devidas comunicações. Sem custas. [...]⁷¹

No **terceiro** processo apurou-se fato ocorrido no dia **03 de setembro de 2014**, por volta das 00h23 horas, na Rua Carlos Gomes, no Centro de Salvador. O condutor foi abordado numa blitz realizada pela TRANSALVADOR e, tendo aceito submeter-se ao etiloteste, verificou-se uma concentração de álcool no organismo de 0,72 miligramas

⁷⁰ Hiperemia é o aumento da quantidade de sangue circulando pelo órgão.

⁷¹ Note-se que, como no caso a denúncia foi recebida em 05/08/2019 e a sentença proferida em 12/12/2022, a pretensão punitiva estatal já estaria inviabilizada pela prescrição virtual de três anos adotada pelo Juízo em outros processos semelhantes.

por litro de ar alveolar nas aferições da prova e contraprova.

O denunciado foi submetido ao exame médico-legal às 06h30 horas, tendo afirmado ao perito médico, assim como dissera ao delegado de polícia, que havia bebido apenas duas garrafas de cerveja. Muito embora transcorridas **seis horas** entre a prisão em flagrante e o exame, o perito médico constatou diversos sinais que o levaram a concluir que o periciando ainda se encontrava perturbado por ação de substância psicoativa. Além do mais, o denunciado concordou em submeter-se ao exame de sangue, cujo resultado apontou a presença de 7,9 decigrama por litro de sangue no examinado, quantidade maior do que o máximo de seis decigramas permitidos pelo tipo penal do art. 306, do Código de Trânsito.

Acrescente-se que, em audiência realizada no dia 07/07/2022, após a constatação da ausência das testemunhas que deporiam naquele ato, e do pronunciamento do MP no sentido, o processo foi extinto em razão de haver-se reconhecido a incidência da prescrição virtual da pretensão punitiva estatal, inviabilizando-se a análise do mérito da ação penal. Confirmam-se o parecer do Ministério Público e a sentença proferidos na citada audiência:

[...] Pela ordem o MP requereu a palavra, tendo aduzido: O réu responde ao presente processo por ter, supostamente, cometido o delito presente no artigo 306 do CTB, fato ocorrido em 03/09/2014. A denuncia foi recebida em 10/09/2020, conforme decisão de fls.112/113. Ocorre que, aferida a circunstancia de que decorreu mais de quatro anos entre a data do fato e o recebimento da denúncia, temos que a eventual reprimenda a ser cominada ao acusado em caso de condenação encontra-se fatalmente prescrito a luz do artigo 109 inciso V do CP, uma vez que o acusado é primário e não registra antecedentes. Assim requer seja acolhido o presente pedido de prescrição antecipada da ação sendo extinta a sua punibilidade. Pede deferimento. Dada a palavra a Defesa, foi dito que: Pugna pela prescrição e a extinção da punibilidade em consonância com o requerimento do MP. Pede deferimento. Após foi proferida a seguinte decisão: Trata-se de Ação penal imputando ao réu o delito previsto no art. 306 do CTB. Conforme apontou o MP houve a incidência da prescrição. Verificando que a denuncia foi recebida em 2020, denota-se que houve a prescrição virtual/presumida/ficta do feito, uma vez que eventual condenação seria alcançada pela prescrição retroativa, sendo desnecessário a continuidade dos autos em tela, frente ao principio da eficiência dos atos judiciais. Assim e com a concordância do MP, resta extinta a punibilidade do caso em tela, devendo o cartório providenciar as anotações necessários. Publicado em audiência e intimado o MP. Intime-se o réu e seu advogado. Registre-se. Sem custas.

No **quarto** caso sob análise, no dia **22/06/2019**, por volta das 06h00, o condutor de um caminhão, motorista profissional, foi abordado por policiais rodoviários federais

no KM 63 da BR 324, Bairro da Palestina, quando realizava manobras arriscadas guiando o automóvel com a capacidade psicomotora alterada. Segundo a denúncia, embora não tenha feito o teste do etilômetro, a embriaguez do acusado foi positivada por um conjunto de sinais característicos, entre os quais sonolência, olhos vermelhos, halitose, agressividade, arrogância, fala alterada e dificuldade de equilíbrio, registrados no *auto de constatação de ingestão de bebida alcóolica ou outra substância psicoativa*, subscrito pelos dois policiais rodoviários federais responsáveis pela detenção.

O denunciado, que confessou haver bebido “duas cervejas” na noite anterior, foi submetido ao exame médico-legal apenas às 16h17 daquele dia, **dez horas** depois de sua detenção, e ainda assim apresentou alguns sinais de embriaguez (como marcha titubeante e equilíbrio instável), em número acentuadamente menor que as evidências da sobriedade, segundo a percepção do perito médico. Ainda no IML, o periciando permitiu a realização de exame de urina, uma vez que afirmou ter sido vítima do golpe conhecido como “boa noite Cinderela” em uma casa noturna localizada no bairro de São Cristóvão, entretanto não foi detectada a presença de anfetaminas, barbitúricos e outras substâncias assemelhadas em seu organismo. O exame de sangue revelou que o acusado apresentava 5,7 decigramas de álcool por litro de sangue, índice que não permite o enquadramento do fato como criminoso, conforme o dispositivo do art. 306, § 1º, inc. I, do Código de Trânsito Brasileiro.

A consistência das provas produzidas não foi discutida dado que no dia 28/08/2021 o acusado aceitou a proposta de suspensão do processo formulada pelo Ministério Público (art. 89, da Lei nº 9099/95).

Numa outra ação penal (a quinta em estudo), o denunciado foi preso em flagrante no dia 21/06/2020, às 01h30, conduzindo um veículo na contramão de direção na Av. Sete de Setembro, Campo Grande, “quando, após uma tentativa de abordagem por Prepostos Policiais Militares, empreendeu fuga até a Av. Joana Angélica, na altura do Campo da Pólvora, vindo a colidir com a viatura da Polícia Militar modelo S10 [...]”, conforme explanado na denúncia do Ministério Público.

Ainda segundo a petição inicial acusatória, “no momento da abordagem os policiais constataram que o denunciado se encontrava dirigindo em estado de embriaguez”, com a habilitação para dirigir vencida, sendo ainda encontrados no veículo latas de cerveja, um “pino” de substância análoga a cocaína e uma porção de substância

conhecida por “maconha”.

O exame médico-legal do acusado foi procedido apenas às 09h08 no IML, portanto **oito horas** depois da prisão, sendo esta a única prova produzida dentre aquelas constantes do rol da regra do art. 306, § 1º, inc. I, do Código de Trânsito. O acusado recusou a realização do exame de sangue, tendo o perito médico-legal concluído que “o periciando no momento do exame não se encontrava em estado de embriaguez”.

Daí que o juízo criminal absolveu o acusado pelos seguintes fundamentos:

Inicialmente, com relação ao delito de condução do veículo com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool, previsto no art. 306, do CTB, compulsando os autos, entendo que, de fato, **a prova da materialidade** do delito restou frustrada, uma vez que a prova técnica acostada nos autos atesta que o denunciado não estava, no momento do exame, em estado de embriaguez (fl. 61/62).

Assim, a redação do artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro traz como elemento constitutivo do tipo, a necessidade de concentração de álcool de sangue em quantidade igual ou superior a seis decigramas.

Apesar da prova da existência do crime, a materialidade não estar condicionada à realização de prova técnica que indique a precisa concentração de álcool no sangue, no caso em análise, **a perícia foi realizada e não constatou o estado de embriaguez do denunciado.**

A análise pormenorizada destes cinco casos conduz a duas conclusões, sendo a primeira – do conhecimento de todos aqueles que militam na justiça criminal - a de que quanto mais há um afastamento entre a data do crime e a solução do processo penal, mais dificultosa se torna a justa resolução da lide e o afastamento da taxa de atrito, diante da dificuldade de localização dos acusados, vítimas e testemunhas, a possibilidade de intercorrência de prescrição, dentre outros percalços.

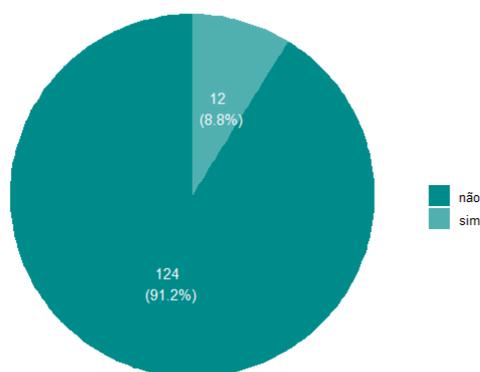
A segunda constatação é a de que os exames médicos de embriaguez, sejam nos casos de crimes do crime de embriaguez ao volante, sejam nas investigações dos delitos de lesão corporal e homicídio culposos na direção de veículo automotor, devem ser realizados apenas supletivamente ao teste com o etilômetro (mais prático e de aferição exata), protocolo que de fato vem ocorrendo, segundo se verificou nos feitos abrangidos por essa pesquisa. Demais disto, quando necessários, os exames médicos para averiguação de embriaguez devem ser efetivados em espaço de tempo mais curto em relação ao momento das prisões em flagrante, a fim de que não tenham sua força probante prejudicada, diante do constante processo pelo qual passa o organismo para a eliminação do álcool, principalmente pela oxidação, como explicado na seção 3 deste

trabalho⁷².

Assim é que em 89 dos 191 processos objeto da pesquisa os agentes de trânsito e autoridades policiais valeram-se, para instrução dos procedimentos criminais pertinentes, do auto de constatação da situação psicoativa do condutor detido – prova mais adequada diante dos percalços operacionais citados para a realização das demais - ou de exames médicos, número que representa 46,60% do total.

Em relação aos crimes de homicídio e lesões corporais ao volante estudados, no momento imediato à ocorrência dos 136 acidentes os agentes do órgão de trânsito ou policiais exigiram a apenas 12 dos envolvidos nos fatos que se submetesse ao teste pelo uso do etilômetro o que representa apenas 8,8% do total. Veja-se o seguinte gráfico:

Gráfico 19 - Solicitação do teste com o etilômetro nas abordagens (CTB, art. 302 e 303)



Fonte: autoria própria.

A baixa utilização do etilômetro para aferir-se se o motorista envolvido no acidente se encontrava sob influência de substância psicoativa tem como uma das causas a necessidade dos agentes públicos que primeiro chegam ao local de socorrer os feridos, aí incluído o possível causador do evento.

Dos 12 condutores aos quais foi proposta a realização do teste do bafômetro, dez recusaram o exame, o que significa 83,33% do total. Daí que as autoridades policiais e de trânsito diligenciaram a realização de auto de constatação ou exame médico-legal em 107 casos (78,7%) para o fim de se averiguar se tais condutores estavam conduzindo

⁷² Daí porque para garantir melhor eficiência da atividade estatal de fiscalização do trânsito seria relevante que todas as viaturas da Polícia Militar e da Transalvador estivessem equipadas com etilômetros.

o veículo sob influência de álcool ou outra substância que produz efeitos análogos. A respeito do tema, confirmam-se os dados da Tabela 27:

Tabela 27 – Verificação da embriaguez dos condutores (CTB, arts. 302 e 303)

Tipo do exame	Quantitativo	Percentual
Auto de constatação ou exame médico legal	107	78,68
Exame com o etilômetro	02	1,47
Não realizado teste/exame	27	19,85
Total	136	100,00

Fonte: autoria própria.

Em análise de outra variável do estudo, consigne-se que a Tabela 28 indica o quantitativo de pessoas ouvidas nos inquéritos policiais que apuraram delitos de embriaguez ao volante:

Tabela 28 – Número de inquiridos nos inquéritos policiais (CTB, art. 306)

Testemunha(s) inquirida(s)	Quantidade de inquérito(s)
1 testemunha	10
2 testemunhas	62
3 testemunhas	82
4 testemunhas	28
5 testemunhas	5
6 testemunhas	3
7 testemunhas	1
Total	191

Fonte: autoria própria.

Observa-se, assim, que em 172 dos 191 processos, número que corresponde a 90%, foram ouvidas de 2 a 4 testemunhas. Nestes casos, que representam uma maioria significativa, as inquirições se deram unicamente na ocasião da lavratura do auto em prisão em flagrante – condutor e testemunhas - sendo estes os policiais militares e/ou agentes de trânsito responsáveis pela detenção do condutor do veículo flagrado com o estado psíquico alterado pelo uso de substância psicoativa.

Nos casos de oitiva de apenas uma testemunha (10 ocorrências), o único inquirido foi o agente público condutor do flagrado. Nas situações em que foram inquiridas cinco, seis ou sete testemunhas, a produção da prova testemunhal de forma mais ampla se sucedeu porque do fato decorreu um acidente, com ou sem vítimas de danos físicos, que também prestaram depoimento à autoridade policial.

No que se refere à oitiva de testemunhas nos IPs nos casos de crimes de lesão corporal e homicídio culposos praticado na direção de veículo automotor, na Tabela 29

são distribuídos os números encontrados:

Tabela 29 – Número de inquiridos nos inquéritos policiais (CTB, art. 302 e 303)

Testemunha(s) inquirida(s)	Quantidade de inquérito(s)
1 testemunha	5
2 testemunhas	18
3 testemunhas	25
4 testemunhas	34
5 testemunhas	29
6 testemunhas	7
7 testemunhas	10
8 testemunhas	5
9 testemunhas	1
16 testemunhas	1
18 testemunhas	1
Total	136

Fonte: autoria própria.

Vê-se, assim, a preponderância da oitiva de duas a cinco testemunhas na fase policial da persecução penal (77,37%). Os casos de inquirição de 16 e 18 testemunhas se deram na apuração de acidentes envolvendo ônibus.

Das 382 pessoas inquiridas nos feitos sob estudo (136), um quantitativo de 210 era de policiais militares e agentes de trânsito (55%), quadro que demonstra a importância destes agentes públicos não somente para prestar o primeiro auxílio às vítimas dos acidentes, como também para subsidiar a atuação das autoridades policiais e judiciais no desiderato de apontar o culpado pelos fatos.

6.4 Duração dos inquéritos policiais

Em regra, na fase policial, como já referido em outra parte deste trabalho (ver 5.1), as providências probatórias em relação aos crimes de embriaguez ao volante são tomadas imediatamente após a detenção em flagrante do condutor do veículo envolvido, sob pena do próprio perecimento da prova.

O teste do bafômetro, o exame médico-legal e a constatação feita pelo agente de trânsito ou policial, previstos no CTB, não podem ter sua produção protraída no tempo, como é o caso da oitiva de uma testemunha ou da busca de um documento, que podem tardar dias ou meses, de modo que geralmente os inquéritos policiais relativos ao crime sob exame são concluídos com brevidade.

Verificou-se, nesta pesquisa, que os inquéritos policiais para apuração dos

delitos citados (embriaguez ao volante) foram concluídos, em média, em 120 dias. Nos 191 processos analisados verificou-se que em metade deles os procedimentos policiais foram concluídos em até 23 dias, valor que expressa a mediana deste conjunto de dados.⁷³

O quartil inferior (Q1), que corresponde à mediana da metade inferior dos dados, foi apurado em 9,5 dias. O quartil superior, que por sua vez se trata da mediana da metade superior dos dados, foi de 62,5 dias. O IP cujo término mais se delongou alcançou 2.529 dias de trâmite.

Deste modo, é possível concluir que em 3/4 dos processos sobre embriaguez ao volante o objeto da pesquisa os inquéritos policiais se findaram em até 63 dias, de modo que o retardamento no desfecho destes procedimentos ocorreu excepcionalmente, pelas causas que são analisadas adiante.

A tabela que segue consolida os dados ora apresentados sobre o tempo de tramitação dos inquéritos policiais para apuração dos delitos do art. 306, do Código de Trânsito:

Tabela 30 – Duração dos inquéritos policiais (crimes do art. 306, do CTB)

Total de Inquéritos Policiais	191
Mínimo-máximo	1-2529
Média	120,34
Mediana	23
Q1-Q3	9.5-62.5
Desvio padrão ⁷⁴	336,12

Fonte: autoria própria.

Assim, como praticamente toda as provas que conduzem à autoria e materialidade delitiva nos delitos sob exame são coletadas no próprio dia do fato, ou no dia que lhe sucede, não havendo remessa e retorno dos autos ao juízo criminal competente, delongas com o encaminhamento de cartas precatórias, oitiva de muitas testemunhas, realização de exame no local do delito, entre outras diligências, os inquéritos policiais em que se investigam tais crimes, em regra, têm tempo de duração curto, permitindo-se que de logo se inicie a fase judicial da persecução penal, que, como

⁷³ A mediana é o valor central de um grupo de dados, de maneira que metade deste conjunto está abaixo dela, e a outra metade acima.

⁷⁴ O desvio padrão demonstra o grau de dispersão de um conjunto de dados. Quanto menor é o desvio padrão, mais uniformes são os dados do conjunto, ou seja, os dados estão mais próximos da média.

se expõe na seção 5.5, também geralmente é solucionada num tempo razoável.

No cômputo do tempo decorrido entre a conclusão do inquérito policial e a abertura do processo, com o oferecimento da denúncia pelo Ministério Público, foram obtidos os seguintes números:

Tabela 31 – Tempo decorrido entre a finalização do IP e o oferecimento da denúncia (CTB, art. 306)

Total de Inquéritos Policiais	191
Mínimo-máximo	0-2385
Média	185,04
Mediana	85
Q1-Q3	43.5-178
Desvio padrão ⁷⁵	340,40

Fonte: autoria própria.

Assim, desde o desfecho do procedimento policial até o oferecimento da denúncia, nos 191 casos estudados, passaram-se em média 185,04 dias. Metade das denúncias foram oferecidas em até 85 dias (mediana do conjunto de dados).

Os quartis inferior e superior foram calculados em 43,5 e 178, pelo que se conclui que 3/4 das denúncias foram oferecidas em até 180 dias. Em um dos casos houve uma demora excessiva de 2.385 dias entre a finalização do inquérito e o início do processo.

No que se refere aos processos sobre os delitos de lesão corporal e homicídio pesquisados, os números encontrados, quanto à duração dos procedimentos, foram os constantes da Tabela que segue:

Tabela 32 – Duração dos inquéritos policiais (crimes dos arts. 302 e 303, do CTB)

Total de Inquéritos Policiais	136
Mínimo-máximo	1-3950
Média	346,9
Mediana	96
Q1-Q3	26.75-378.5
Desvio padrão	589,6

Fonte: autoria própria.

Assim, consoante os dados supra-anotados, metade dos IPs para apuração dos crimes sob exame concluíram-se em até 96 dias, e 3/4 (143 autos) foram finalizados em

⁷⁵ O desvio padrão demonstra o grau de dispersão de um conjunto de dados. Quanto menor é o desvio padrão, mais uniformes são os dados do conjunto, ou seja, os dados estão mais próximos da média.

até 379 dias. O procedimento mais demorado foi terminado em 3.950 dias, ou seja, tramitou por mais de uma década.

Os índices temporais relativos aos períodos entre a entrega dos autos dos IPs ao Ministério Público e o oferecimento das denúncias foram constantes nesta Tabela:

Tabela 33 – Tempo decorrido entre a finalização do IP e o oferecimento da denúncia (CTB, arts. 302 e 303)

Total de Inquéritos Policiais	136
Mínimo-máximo	21-2619
Média	280,3
Mediana	144,5
Q1-Q3	77,8-313,5
Desvio padrão	383,1

Fonte: autoria própria.

Deste modo, nos 136 casos estudados decorreram em média 280 dias entre a finalização dos inquéritos policiais e o oferecimento da denúncia, com desvio padrão de 383 dias. Em 75% dos casos as denúncias foram oferecidas em até 313 dias. O intervalo mais longo entre a finalização do procedimento policial e o início da ação penal pela apresentação da denúncia foi de 2.619 dias, portanto mais de sete anos.

Partiu-se daí para a análise dos inquéritos policiais cujas conclusões mais tardaram dentre os feitos componentes da investigação, visando-se à verificação da possível existência de obstáculos procedimentais e gargalos, passíveis de saneamento.

Assim é que foram estudados os dez inquéritos com duração mais estendida no caso dos crimes de embriaguez ao volante (CTB, art. 306), e, em outro grupo, de homicídios e lesões corporais culposos cometidos na direção de veículo automotor (CTB, arts. 302 e 303).

A Tabela 34 demonstra dados relativos aos dez procedimentos para a apuração do crime de embriaguez ao volante cujas tramitações mais se prolongaram, para que em seguida seja averiguado o motivo de cada retardamento⁷⁶.

Tabela 34 – Tramitação dos dez inquéritos policiais mais delongados (crime de embriaguez ao volante)

(continua)

	Data do início do IP	Data da conclusão do IP	Número de dias de tramitação do IP	Período da paralisação	Número de dias da paralisação
1	11/04/2015	17/05/2017	767	10/11/2015 a 17/05/2017	554
2	02/09/2016	23/11/2018	812	02/09/2016 a 23/11/2018	812

⁷⁶ Do total de dez inquéritos estudados, cinco deles tramitaram numa mesma Delegacia de Polícia.

Tabela 34 – Tramitação dos dez inquéritos policiais mais delongados (crime de embriaguez ao volante)
(conclusão)

	Data do início do IP	Data da conclusão do IP	Número de dias de tramitação do IP	Período da paralisação	Número de dias da paralisação
3	26/03/2015	30/06/2017	827	31/03/2015 a 28/06/2017	820
4	16/07/2016	21/11/2018	858	16/07/2016 a 16/06/2018	700
5	02/11/2014	20/07/2017	991	03/11/2014 a 25/06/2017	965
6	10/03/2016	16/10/2019	1315	14/03/2016 a 27/08/2019	1261
7	29/11/2014	24/08/2018	1364	01/12/2014 a 20/08/2018	1358
8	03/09/2014	29/10/2018	1517	03/09/2014 a 29/10/2018	1517
9	27/11/2011	29/02/2016	1555	12/04/2012 a 29/02/2016	1418
10	09/01/2010	12/12/2016	2529	09/04/2013 a 14/03/2016	1070

Fonte: autoria própria.

O **primeiro** IP constante na Tabela foi instaurado em 11/04/2015 e o relatório da autoridade policial apresentado no dia 10 de outubro daquele ano. Contudo, em 28/01/2015 o MP solicitou a devolução dos autos à repartição policial para a efetivação de diligências (juntada de laudos médicos e prontuário do indiciado no órgão de trânsito). A partir daí os autos ficaram paralisados entre 10/11/2015 a 17/05/2017 (554 dias).

No **segundo** procedimento sob enfoque, após a realização dos atos concernentes à prisão em flagrante (02/09/2016), os autos permaneceram sem movimentação por 812 dias, até que foi lavrado o relatório pela autoridade policial (23/11/2018). Neste ínterim houve apenas um despacho do delegado de polícia então presidente do procedimento, em 16/07/2018, comunicando sua remoção da unidade. Situação semelhante ocorreu no IP nº 3 da Tabela, no qual, após a efetivação dos atos concernentes à prisão em flagrante (26/03/2015) e distribuição dos autos para a delegacia competente (31/03/2015), o feito permaneceu sem qualquer impulso por 820 dias, até que o relatório policial foi apresentado em 28 de junho de 2016.

No **quarto** caso, após a prisão em flagrante (16/07/2016) de igual modo o IP permaneceu sem movimentação até 16/06/2018, o que resulta em 700 dias de

paralisação. No **quinto** procedimento, durante o período em que nenhuma diligência foi praticada (03/11/2014 a 25/06/2017), houve tão somente um despacho da autoridade policial (19/05/2016) informando sua remoção da unidade policial em que corria o inquérito.

No **sexto** caso em apreciação após o recebimento do IP da Central de Flagrantes, a delegacia de polícia não efetivou qualquer diligência entre 14/03/2016 a 27/08/2019, período que corresponde a 1261 dias. Da mesma forma, no IP de **nº 7** da Tabela, recebidos os autos pela repartição policial, o procedimento ficou paralisado por 1.358 dias até que lavrado o relatório da autoridade policial em 20 de agosto de 2018. Neste período, dois delegados de polícia entrevistaram nos autos apenas para comunicar suas remoções da unidade (02/12/2014 e 19/05/2016).

No **oitavo** procedimento policial deu-se situação semelhante aos dois anteriores. Nenhuma diligência complementar àquelas praticadas na data da prisão em flagrante foi implementada, entretanto os autos permaneceram na unidade policial por 1.517 dias (03/09/2014 a 29/10/2018), até que fossem remetidos à Justiça.

No procedimento de **nº 9** em mira, verificou-se também que não foi obtido qualquer elemento de informação adicional desde o recebimento do IP pela delegacia até a confecção do relatório pela autoridade policial (12/04/2012 a 29/02/2016).

No **décimo** procedimento policial indicado na Tabela 34, iniciado em 09/01/2010, o relatório policial foi apresentado no dia 08 de maio seguinte. Em 19/07/2010 o MP solicitou a devolução do IP à delegacia de polícia, para a nova oitiva dos policiais militares que efetuaram a prisão do indiciado, visto que este afirmou em seu depoimento que no momento da detenção não estava guiando o veículo. Recebidos de volta na delegacia, os autos do IP foram conclusos à autoridade em 26/07/2010, conforme certidão lavrada. Os autos foram movimentados em 24/01/2012, apenas para resposta a ofício do MP (01/12/2011) solicitando informações sobre o andamento da investigação. Os autos não foram movimentados de 09/04/2013 a 14/03/2016 (1070 dias), sem que a diligência de oitiva dos policiais militares tenha sido concretizada.

No que concerne aos crimes de homicídio e lesão corporal culposos na direção de veículos automotores, confirmam-se os dados expostos na Tabela 35:

Tabela 35 – Tramitação dos dez inquéritos policiais mais delongados (crimes de lesão corporal e homicídio culposos na direção de veículo automotor)

	Data do início do IP	Data da conclusão do IP	Número de dias de tramitação do IP	Período da paralisação	Número de dias da paralisação
1	07/09/2013	05/01/2017	1216	24/04/2014 a 05/01/2017	987
2	28/10/2013	15/03/2017	1234	02/01/2013 a 12/01/2017	1471
3	29/05/2013	23/07/2017	1516	10/06/2013 a 23/07/2017	1504
4	09/07/2011	31/08/2016	1880	13/07/2011 a 04/08/2016	1849
5	23/07/2012	10/01/2018	1997	23/07/2012 a 10/01/2018	1997
6	02/05/2010	18/02/2016	2118	18/05/2010 a 22/01/2016	2075
7	05/03/2011	17/01/2017	2145	03/10/2011 a 31/01/2014	851
8	24/08/2011	03/12/2018	2658	13/06/2013 a 12/09/2018	1917
9	04/05/2007	29/08/2016	3405	29/05/2007 a 29/08/2016	3380
10	23/12/2005	16/10/2016	3950	03/07/2007 a 27/05/2014	2520

Fonte: autoria própria.

No **primeiro** procedimento sob enfoque apurou-se o seguinte fato: no dia 07 de setembro de 2013, por volta das 17:50 horas, nas imediações da 1ª passarela da Avenida Mário Leal Ferreira, conhecida como Bonocô, uma das principais vias da cidade, o acusado, guiando um veículo taxi Corsa Sedan, foi fechado por um veículo Tucson, perdeu o controle da direção, vindo a atingir um ponto de ônibus. Estava chovendo e o acusado, segundo a denúncia, desenvolvia uma velocidade de aproximadamente 70 Km/h, incompatível com as condições climáticas daquele momento, revelando imprudência. Quatro pessoas foram lesionadas e duas faleceram em decorrência do acidente. A investigação policial ficou paralisada entre os dias 24 de abril de 2014 a 05 de janeiro de 2017. Em 16/04/2019 sobreveio a sentença condenatória do acusado.

No IP de nº **02** da Tabela 35, apurou-se a denúncia do Ministério Público segundo a qual, no dia 28 de outubro de 2013, por volta das 21h00, na Avenida Jorge Amado, Imbuí, o acusado, conduzindo um veículo VW Saveiro, apresentando sinais de embriaguez, não destinando a devida atenção ao cruzar a pista em velocidade alta, atingiu uma motocicleta ocupada por dois homens, que sofreram lesões em razão da colisão. Em 02/11/2013 foi produzido laudo de vistoria do veículo envolvido no acidente,

guiado pelo acusado, e a partir desta data o procedimento policial ficou sem movimentação até o dia 12 de janeiro de 2017 (1.471 dias). Proposta a denúncia e instaurada a ação penal, em 21/06/2017 o feito foi suspenso em razão de ajuste celebrado entre o MP e o acusado, na forma prevista na regra do art. 89, da Lei nº 9099, de 26/09/1995.

Segundo o quanto se narra no **terceiro** processo, no dia 25 de maio de 2013, por volta das 06:30 horas, na Av. Caribé, Bairro de São Cristóvão, a acusada guiava um veículo GM Celta, quando, ao realizar uma manobra evasiva, perdeu o controle da direção, subiu o meio-fio e atingiu a vítima, que faleceu por força das lesões. Segundo a denúncia, a acusada retornava de uma festa numa casa de shows e estava com capacidade de concentração reduzida em razão do sono. A condutora do veículo denunciada foi ouvida pela autoridade policial no dia 10 de junho de 2013, e a partir daí o procedimento permaneceu sem movimentação até o dia 23 de julho de 2017. No dia 30 de novembro de 2017 o MP requereu a devolução dos autos à DP para diligências adicionais. A denúncia foi apresentada em 19/12/2018 e até 10/06/2023, data em que os autos foram pesquisados pela última vez, o processo ainda não havia sido desfechado.

No **quarto** procedimento sob enfoque relatou-se que, no dia 09/07/2011, por volta das 20h00, o acusado guiava um veículo Fiat Uno pelo bairro de Pituçu, alcoolizado e sem possuir carteira nacional de habilitação, quando colidiu com a traseira de uma motocicleta, guiado por uma mulher, que saiu lesionada do acidente. A denúncia somente foi oferecida cinco anos depois do fato, em 29 de setembro de 2016. Durante a paralisação do procedimento (13/07/2011 a 04/08/2016), houve apenas dois despachos de autoridades policiais (13/07/2011 e 19/03/2011) determinando a remessa dos autos a outros delegados. No dia 27 de julho de 2017 foi proferida sentença reconhecendo-se a incidência da prescrição virtual da pretensão punitiva estatal.

Consoante as informações contidas no **quinto** processo da Tabela 35, no dia 23 de julho de 2012, por volta das 15h30, na Avenida Afrânio Peixoto, o Acusado naquele feito criminal, dirigindo um ônibus sem a devida atenção, e com velocidade superior (65 Km/h) a permitida para a via (60 Km/h), atropelou a vítima, um homem, levando-a a óbito. Neste caso, o retardamento das investigações ocorreu porque os autos do IP foram extraviados, fato certificado em 06 de março de 2017. Em 10/01/2018 a autoridade policial apresentou seu relatório. Oferecida a denúncia em 14/12/2018 e aberta a ação

penal, em 12/05/2020 foi proferida sentença conforme a qual o acusado foi absolvido, considerando-se a culpa exclusiva da vítima.

No processo criminal de nº **06** foi apurado um caso de atropelamento. No dia 02 de maio de 2010, por volta das 08h30, o denunciado, na condução de um veículo GM Celta, enquanto transitava pela via Regional, em São Marcos, atingiu dois pedestres na calçada, pai e filho. O acusado se encontrava alcoolizado, com o dobro da taxa permitida em lei. Em 18/05/2010 foi proferido despacho no procedimento pelo delegado de polícia, sucedendo a paralisação do IP até novo despacho somente em 23/12/2014, quando foi determinada a redistribuição dos autos. O IP somente foi recebido em 22/01/2016 pelo novo responsável pela condução do caso, conforme certidão lançada nos autos, resultando daí uma paralisação de 2.075 dias. A denúncia foi oferecida em 30/03/2016 e em 07/04/2022 foi proferida sentença pela qual o acusado foi absolvido por falta de provas suficientes para a condenação. Enfatizou-se na sentença que as duas testemunhas da acusação ouvidas, um policial militar e um agente da TRANSALVADOR, “não se recordaram dos fatos narrados na denúncia”.

Segundo a denúncia que motivou a instauração do **sétimo** processo da Tabela sob enfoque, no dia 05/03/2011, por volta das 21h30, na Avenida Juracy Magalhães Júnior, nas proximidades do mercado municipal denominado CEASA, o acusado, que não possuía CNH, atropelou uma pessoa que atravessava a via na faixa de pedestre. No dia 11 de agosto daquele ano a autoridade policial lavrou seu relatório conclusivo das investigações. Ocorreu que, em 19/09/2011, o MP requereu a efetivação de novas diligências. De volta à delegacia de polícia os autos do procedimento investigatório não foram movimentados no período de 03/10/2011 a 31/01/2014 (851 dias), sem que fosse concretizada a diligência pretendida pelo órgão ministerial, consistente na oitiva de um agente de trânsito. A denúncia foi oferecida no dia 03 de abril de 2017, e até o dia 10 de junho de 2023 o processo ainda não havia sido concluído.

No dia 19 de agosto de 2011, por volta das 05h40, o acusado, que não detinha CNH, conduzia uma motocicleta em alta velocidade pela Rua Padre Casimiro Quiroga, bairro do Imbuí, quando perdeu a direção do veículo, batendo contra uma mureta, fato que ocasionou a morte da pessoa que era conduzida na garupa – sendo este o delito apurado no **oitavo** processo sob enfoque. O IP respectivo foi aberto em 24/08/2011, e após a efetivação das diligências investigativas pertinentes, a autoridade policial lavrou

seu relatório em 08 de janeiro do ano de 2013. Em 13/03/2013 o MP requereu o retorno dos autos à DP para realização de diligências adicionais, e daí o feito permaneceu paralisado, sem a efetivação de qualquer diligência, entre 13/06/2013 a 12/09/2018, portanto por 1.917 dias, período em que as autoridades policiais oficiaram nos autos apenas para informar que estariam sendo transferidas da unidade (28/12/2011, 07/02/2012, 16/07/2012 e 18/07/2013). Culminou que em 01/11/2022 foi proferida sentença absolvendo-se o réu por falta de provas.

Narra-se no **nono** caso em estudo que no dia 03 de maio de 2007, por volta das 18h40, na Av. Sete de Setembro, o denunciado conduzia um veículo Toyota Corolla com velocidade incompatível, quando se chocou pelo lado direito com a vítima, do sexo masculino, que atravessava a via na faixa de pedestre. O IP foi iniciado por portaria datada de 04/05/2007, dia seguinte à ocorrência do fato, e o procedimento permaneceu paralisado de 29/05/2007, quando ouvida uma testemunha, até 29/08/2016, data em que foi redigido o relatório pela autoridade policial. Durante a paralisação do procedimento, foram proferidos despachos no feito em 17/03/2014, 24/04/2015, 12/06/2015, 08/10/2015 e 18/05/2016 apenas para determinar o encaminhamento dos autos à outra autoridade policial. A denúncia foi oferecida em 17/10/2016. Em 21/03/2019 foi proferida sentença extintiva da punibilidade do acusado, reconhecendo-se a prescrição virtual da pretensão punitiva.

No **décimo** e último caso objeto da análise, o fato aconteceu no dia 23 de dezembro de 2005, por volta das 10h45, na Av. Octávio Mangabeira, sentido Jaguaribe-Piatã (ver Fotografia 3). Segundo a denúncia do MP, o denunciado conduzia imprudentemente uma motocicleta, transitando entre os automóveis que estavam parados na via, vindo a atropelar a vítima fatal, que atravessava a pista. O Acusado fugiu do local do acidente, sendo encontrado uma vez que populares anotaram o número da placa da motocicleta. A investigação policial foi encetada por portaria baixada no mesmo dia do fato, sendo lavrado o relatório final no dia 09 de setembro seguinte. Todavia, em 10/11/2006 o Ministério Público requereu a devolução dos autos à delegacia, para a oitiva de pessoas que houvessem presenciado o fato. Em 18/12/2006 e 18/07/2007 foram ouvidas duas testemunhas, sendo os autos encaminhados ao MP (29/05/2007), que requereu nova devolução dos autos ao órgão policial, em 25 de junho de 2007. Não foi efetivada nenhuma movimentação no IP pelo período de 03/07/2007 a

27/05/2014, circunstância destacada na manifestação do MP lançada nos autos em 24 de setembro de 2014. A última testemunha foi inquirida no procedimento policial em 13 de julho de 2016. Sucedeu que, após o oferecimento da denúncia, em 11 de setembro de 2017 foi decretada, por sentença, a extinção da punibilidade do acusado em face da ocorrência de prescrição virtual.

Fotografia 3 – Vista área da Avenida Octávio Mangabeira



Autor: Ibson Matheus Alves de Lima

Conclui-se, neste passo, que em 19 dos 20 processos analisados nesta parte do trabalho o retardamento da finalização das investigações policiais se deu exclusivamente por falta de impulso dos procedimentos pelas autoridades policiais, não havendo qualquer caso de atraso, a título de exemplo, devido a atos incumbidos a investigadores, escrivães, peritos, por força da oitiva de testemunhas em outras circunscrições, etc. Em parte destes processos consumou-se a prescrição virtual da pretensão punitiva e em outros os acusados foram absolvidos por falta de provas suficientes para a motivar uma sentença condenatória, o que demonstra a dificuldade da efetivação do sistema de justiça criminal quando há um retardamento entre a data do fato e a solução do litígio pela sentença do juiz.

6.5 A via de mão dupla da consensualidade no sistema processual penal para os crimes de trânsito

No Brasil, o primeiro mecanismo de justiça negociada e espaço de consenso em processos de natureza penal foi introduzido no ano de 1990 pelo Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA (Lei nº 13.069, de 13/07/1990), com a denominação de remissão. Previu-se no art. 126, daquele Estatuto, que antes de iniciar o procedimento judicial para apuração de ato infracional (conduta equivalente ao crime), o representante do MP poderia conceder remissão, submetida à autoridade judiciária, como forma de exclusão do processo, “atendendo à circunstâncias e consequências do fato, ao contexto social, bem como à personalidade do adolescente e sua maior ou menor participação no ato infracional.”

As regras de conformação dos institutos deixaram claro que a remissão não implica necessariamente o reconhecimento do fato ou a comprovação da responsabilidade pelo adolescente, nem prevalece para efeito de antecedentes (ECA, art. 127). Homologada a remissão pela autoridade judiciária, esta fixa para o cumprimento pelo adolescente alguma das medidas socioeducativas previstas no ECA, exceto a semiliberdade ou a internação, que são: I encaminhamento aos pais ou responsável, mediante termo de responsabilidade; II – orientação, apoio ou acompanhamento temporários; III – matrícula e frequência obrigatórias em estabelecimento oficial de ensino fundamental; IV – inclusão em serviços e programas oficiais ou comunitários de proteção e apoio e promoção de família, da criança e do adolescente; V – requisição de tratamento médico, psicológico ou psiquiátrico, em regime hospitalar ou ambulatorial; VI – inclusão em programa oficial ou comunitário de auxílio, orientação e tratamento de alcólatras e toxicômanos; VII – acolhimento institucional; e VIII – inclusão em programa de acolhimento familiar; e IX – colocação em família substituta.

Passados cinco anos, a Lei nº 9.099, de 26/09/1995, que dispõe sobre os processos nos Juizados Especiais Cíveis e Criminais, criou três institutos de justiça penal consensual que são aplicáveis aos crimes de trânsito: a composição dos danos civis, a transação penal, e a suspensão condicional do processo.

No ano de 2013, a Lei nº 12.850, de 02 de agosto daquele ano, que define a organização criminosa na sua conformação atual, previu o acordo de colaboração premiada, conforme o qual juiz, a requerimento das partes, pode conceder o perdão

judicial ou reduzir em até 2/3 (dois terços) a pena privativa de liberdade ou substituí-la por restritivas de direito, em relação àquele que tenha colaborado efetiva e voluntariamente com a investigação e com o processo criminal, desde que da colaboração advenha determinados requisitos (art. 4º).

Por sua vez, a Lei nº 13.964, de 24/12/2019 (Lei do Pacote Anticrime), modificou o Código de Processo Penal para acrescentar mais um instituto de justiça penal consensual, o acordo de não persecução criminal.

Conforme a nova regra do art. 28-A, do CPP, o acordo de não persecução penal se opera da seguinte forma: Não sendo caso de arquivamento do inquérito policial e tendo o investigado confessado formal e circunstancialmente a prática de infração penal sem violência ou grave ameaça e com pena mínima inferior a quatro anos, o Ministério Público poderá propor o citado acordo, desde que necessário e suficiente para reprovação e prevenção do crime, mediante as seguintes condições a serem cumpridas pelo acordante, ajustadas cumulativa e alternativamente: I - reparação do dano ou restituição da coisa à vítima, salvo a impossibilidade de fazê-lo; II – a renúncia voluntária a bens e direitos indicados pelo Ministério Público como instrumentos, produto ou proveito do crime; III – prestação de serviços à comunidade ou a entidades públicas por período correspondente à pena mínima cominada ao delito diminuída de um a dois terços, em local a ser indicado pelo juízo da execução; IV – pagamento de prestação pecuniária, estipulada de acordo com o art. 45, do Código Penal, à entidade pública ou de interesse social, que tenha, preferencialmente, a função de proteger bens jurídicos iguais ou semelhantes aos aparentemente lesados pelo delito; ou V – cumprimento, por prazo determinado, de outra condição indicada pelo Ministério Público, desde que proporcional e compatível com a infração imputada.

Considerando que o acordo de não persecução penal é cabível a todos os delitos cujas penas mínimas sejam inferiores a quatro anos, praticados sem violência ou grave ameaça, infere-se que o instituto é cabível, no plano objetivo, a todos os crimes de trânsito (ver Quadro 1), exceto: (a) o homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor, quando o agente estiver sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa (CTB, art. 302, § 3º), cuja pena mínima é de cinco anos; (b) racha automobilístico ou exibição/demonstração de perícia em manobra de veículo automotor com resultado morte (CTB, art. 308, § 2º), crime punível com pena mínima também de

cinco anos.⁷⁷

Andrade (2022) cita os seguintes pressupostos de criação, funções e vantagens do sistema de justiça penal consensual em relação ao conflitivo:

- a) O conflito é caracterizado pelo exercício do contraditório, da dialética, da confrontação entre as partes, o antagonismo. O consenso é justamente o contrário, significando acordo, conformidade, negociação e concordância de pensamentos, resolvendo o litígio penal de forma célere simples, eficiente e efetivo;
- b) As partes resolvem se a pretensão acusatória será solucionada de acordo com os espaços de consenso ou de conflito existentes na legislação, facultando-se ao autor da infração penal escolher se preferirá a solução consensual prevista em lei ou que a controvérsia seja decidida com base na verdade dos fatos por meio de uma sentença, condenatória ou absolutória, observando o processo penal clássico;
- c) A justiça penal consensual é fruto das transformações sociais, visto que no mundo moderno as estruturas e regulações autoritárias e burocratizadas passaram a ceder espaço para novas formas de modelos de administração e organização social, voltados a garantir mais comunicação, participação e flexibilidade na resolução de problemas;
- d) Os espaços de consenso são voltados à pequena e média criminalidade, ao passo que os espaços de conflito devem ficar reservados aos delitos mais graves, quando não são desejáveis ou possíveis soluções negociadas. A pequena criminalidade é aquela de reduzida potencialidade lesiva, que não causa grande impacto no tecido social, e é punida com sanções alternativas à prisão. Já a média criminalidade abrange os delitos intermediários, que geralmente são punidos com penas de curta duração. A grave delinquência, por sua vez, afeta bens jurídicos preciosos como a vida e a liberdade, sendo

⁷⁷ Segundo a regra do art. 28-A, § 2º, do CPP, o ANPP não se aplica: I - se for cabível transação penal de competência dos Juizados Especiais Criminais, nos termos da lei; II - se o investigado for reincidente ou se houver elementos probatórios que indiquem conduta criminal habitual, reiterada ou profissional, exceto se insignificantes as infrações penais pretéritas; III - ter sido o agente beneficiado nos 5 (cinco) anos anteriores ao cometimento da infração, em acordo de não persecução penal, transação penal ou suspensão condicional do processo; e IV - nos crimes praticados no âmbito de violência doméstica ou familiar, ou praticados contra a mulher por razões da condição de sexo feminino, em favor do agressor.

- punida com penas de média e longa duração;
- e) O ambiente consensual deve ser imparcial, supervisionado pela autoridade judiciária, assegurada a horizontalidade das relações e permitindo-se a todos os interessados que igualmente possam falar e ouvir, expressando suas posições, argumentando, questionando e apresentando suas propostas, sem qualquer pressão ou coação.
 - f) Conforme a doutrina de Habermas, o contato comunicativo entre as partes deve atender a quatro critérios capazes de um verdadeiro entendimento e um acordo válido: a compreensibilidade, a verdade, a correção e a sinceridade. De acordo com o primeiro pressuposto, a fala dos interlocutores deve ser inteligível, devendo o promotor de justiça, o juiz e o defensor público empregar linguagem clara e acessível ao acusado. Conforme o segundo critério, o conteúdo das falas dos dialogantes deve ser crível, pautado em proposições verdadeiras, verossímeis à luz dos elementos probantes já produzidos (justa causa). Ainda, as manifestações e propostas das partes devem mostrar-se corretas e justas à luz do sistema normativo vigente. Assim, não atende à visão habermasiana do consenso se o Ministério Público imputa ao indivíduo fato atípico ou não individualiza a conduta deste, impedindo que se averigüe a adequação de seu enquadramento ou a capitulação jurídico-penal. Pelo critério da sinceridade, os interlocutores devem agir sem fingimentos, dissimulações ou blefes, como é o caso de afirmar que dispõe de provas que efetivamente não detém;
 - g) Foram fatores decisivos para o surgimento do consenso na justiça criminal a lentidão, a ineficiência e a ineficácia do sistema penal verificados ao longo dos anos, principalmente na segunda metade do século XX, quando houve um aumento expressivo de processos criminais, acarretando congestionamento e abarrotamento dos órgãos criminais, que se mostraram incapazes de absorver essa demanda.
 - h) A solução pela via consensual favorece a ressocialização do autor do fato, que colabora com a descoberta da verdade, com a confissão espontânea, por exemplo, e participa da construção da solução do caso. Os espaços de conflito respeitam a autonomia da vontade e a autodeterminação do

indivíduo, que abdica de direitos fundamentais como a presunção de inocência e o contraditório;

- i) A demora na solução do processo acarreta sofrimento para o acusado, do ponto de vista psíquico, família e profissional, e o Estado também perde porque esta lentidão acarreta-lhe descrédito e desconfiança quanto a atuação das autoridades constituídas, e o clamor popular por justiça. A sociedade também perde porque o prolongamento excessivo do processo penal equivale à ausência de repressão, o que aumenta a sensação de insegurança e abre espaço para a vingança privada.

Gomes (1995) sustenta a existência de uma forte tendência metodológica em se separar, para a promoção de uma resposta estatal justa e útil pelo ordenamento jurídico, qualitativa e quantitativamente, a criminalidade de baixo e médio potencial ofensiva da criminalidade de alta reprovabilidade. Neste novo modelo de justiça criminal o “espaço de consenso”, vinculado à pequena e média criminalidade – em oposição ao “espaço de conflito” - está voltado primordialmente para a ressocialização do autor do fato e pode implicar, para respeitar o princípio da autonomia da vontade, em recuo a direitos constitucionais como o da ampla defesa, contraditório, verdade real, etc. Por outro lado, o âmbito da justiça conflitiva se circunscreveria à criminalidade organizada, aos crimes cometidos com violência e grave ameaça à pessoa, crimes patrimoniais e econômicos com grande repercussão e outros crimes de extremamente danosos (Gomes, 1995).

Como exposto na Tabela 10 foram pinçados neste estudo dois processos em que formalizado o acordo de não persecução penal previsto no Pacote Anticrime, criado no ano de 2019.

Confiram-se as obrigações ajustadas, entre o MP e um investigado pelo cometimento do delito de embriaguez ao volante, no ANPP celebrado em 08/04/2021 num dos processos abarcados por esse trabalho, tendo o fato ocorrido no dia 26/09/2019⁷⁸:

CLÁUSULA QUARTA – O(A) INVESTIGADO(A) compromete-se a frequentar a curso de direção defensiva e apresentar certificado de conclusão do referido curso ao Juízo da Execução, no prazo de 04 (quatro) meses a contar da homologação judicial do presente acordo.

⁷⁸ O acordo foi devidamente homologado por decisão do juízo criminal proferida em audiência, especialmente designada para tal fim (CPP, art. 28, § 4º), realizada no dia 26 de abril 2021.

Parágrafo único – Na hipótese de impossibilidade de cumprimento pelo(a) INVESTIGADO(A) da obrigação assumida no *caput* desta cláusula em virtude da pandemia COVID-19 no prazo ali estipulado, o(a) INVESTIGADO(A) compromete-se a documentalmente a impossibilidade ao Juízo da Execução e, no prazo de 04 (quatro) meses a contar de sua notificação pelo Juízo da Execução ou do retorno das atividades presenciais no âmbito do Poder Judiciário deste Estado – o que ocorrer primeiro -, cumprir a aludida obrigação.

CLÁUSULA QUINTA - O(A) INVESTIGADO(A) compromete-se a prestar serviços à comunidade durante 04 (quatro) meses, em local a ser indicado pelo Juízo da execução, preferencialmente em entidade de reabilitação de acidentados de trânsito.

Parágrafo primeiro – As tarefas gratuitas a serem desempenhadas pelo(a) INVESTIGADO(A) serão atribuídas conforme as aptidões deste(a), devendo ser cumpridas na forma do art. 46, § 3º, do Código Penal.

Parágrafo segundo – O período de cumprimento da prestação de serviços à comunidade previsto no *caput* desta cláusula poderá, para não prejudicar as atividades profissionais do(a) INVESTIGADO(A), ser reduzido pelo Juízo da Execução, desde que preservada a quantidade total de horas equivalente àquela estabelecida no *caput* e parágrafo primeiro desta cláusula.

Parágrafo terceiro – Na hipótese de impossibilidade reconhecida pelo Juízo da Execução de início ou continuidade de desempenho das tarefas correspondentes à obrigação assumida no *caput* desta cláusula em virtude da pandemia de COVID-19, o(a) Investigado compromete-se a cumpri-las de modo a integralizar o período de cumprimento estipulado no *caput* desta cláusula, após a cessação da causa geradora da aludida impossibilidade.

CLÁUSULA SEXTA – O(A) INVESTIGADO(A) obriga-se efetuar o pagamento de prestação pecuniária no valor de R\$ 2.080,00 (dois mil e noventa e oito reais), valor a ser destinado a entidade pública ou de interesse social a ser indicado pelo Juízo da Execução e que tenha, preferencialmente, como função proteger bens jurídicos iguais ou semelhantes aos aparentemente lesados pelo(s) delito(s).

Parágrafo único – o montante acima indicado será pago mediante conversão da importância correspondente à fiança anteriormente fixada e recolhida pelo(a) INVESTIGADO(A) no curso do Inquérito Policial em epígrafe – a cujo valor o(a) INVESTIGADO(A) ora renuncia -, bem como mediante 04 (quatro) depósitos mensais a serem efetuados pelo(a) INVESTIGADO(A), até o dia 10 (dez) de cada mês, em conta bancária da entidade beneficiária, a ser indicada pelo Juízo da Execução.

Sendo o ANPP um relevante instrumento de justiça penal consensual ainda recente no ordenamento jurídico nacional, afigura-se natural que tenha suscitado diversas dúvidas pelos intérpretes e aplicadores, que serão aplacadas ao longo do tempo pela doutrina e jurisprudência. A propósito, o Superior Tribunal de Justiça (2023) já firmou os seguintes posicionamentos acerca do acordo em comento:

- a) O ANPP constitui “uma maneira consensual de alcançar resposta penal mais célere ao comportamento criminoso, por meio da mitigação da obrigatoriedade da ação penal, com inexorável redução das demandas judiciais criminais”, beneficiando não só o investigado como também a

- justiça criminal de forma integral;
- b) O Estado não obtém a condenação penal em troca de antecipação e certeza da resposta punitiva, e o investigado deixa de provar sua inocência, "em troca de evitar o processo, suas cerimônias degradantes e a eventual sujeição a uma pena privativa de liberdade";
 - c) A falta de confissão no inquérito policial não impede o MP de propor o acordo: "não há como simplesmente considerar ausente o requisito da confissão sem que, no mínimo, o investigado tenha ciência sobre a existência do novo instituto legal (acordo de não persecução penal), e possa, uma vez equilibrada a assimetria técnico-informacional, refletir sobre o curso benefício da proposta";
 - d) É possível a aplicação retroativa do ANPP, desde que a denúncia ainda não tenha sido recebida, uma vez que, iniciada a persecução penal em juízo, não há como retroceder no andamento processual. A lei nova mais benéfica deve retroagir para alcançar os crimes cometidos antes da sua entrada em vigor, todavia, "há de se considerar o momento processual adequado para perquirir sua incidência, sob pena de se desvirtuar o instituto despenalizador";⁷⁹ e
 - e) O órgão judiciário não pode determinar ao MP que proponha o acordo de não persecução penal.

Nos crimes de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, um acordo celebrado entre o autor do fato e a vítima, denominado de composição dos danos civis, implica a renúncia desta a que uma ação penal seja movida contra aquela.⁸⁰ A audiência preliminar prevista na Lei dos Juizados Especiais (Lei n° 9.099/95) privilegia a vítima do delito e permite que esta seja reparada civilmente pelos danos (materiais ou morais) sofridos, mediante acordo entre as partes, mediado por um conciliador do órgão

⁷⁹ Nos dois casos de denúncia rejeitada, indicados na Tabela 10, a decisão do juízo criminal fundou-se na recusa do MP em propor o ANPP, pois os processos já haviam ultrapassado a fase de apresentação da denúncia. Apreciando pedido de habeas corpus, o STF (2020b) fixou a tese segundo a qual "o acordo de não persecução penal (ANPP) aplica-se a fatos ocorridos antes da Lei n° 13.964/2019, desde que não recebida a denúncia."

⁸⁰ Lei n° 9.099/95: "Art. 74. A composição dos danos civis será reduzida a escrito e, homologada pelo Juiz mediante sentença irrecorrível, terá eficácia de título a ser executado no juízo civil competente. Parágrafo único. Tratando-se de ação penal de iniciativa privada ou de ação penal pública condicionada à representação, o acordo homologado acarreta a renúncia ao direito de queixa ou representação."

jurisdicional, o que acarreta também a solução da controvérsia penal.

Grinover *et al.* (1999, p. 116) apontam alguns requisitos para a correta condução das vias conciliativas na audiência judicial em que se tentará a autocomposição: (a) a necessidade de uma adequada mentalidade do conciliador, que deverá buscar o acordo entre as partes agindo por equidade e não de acordo com o princípio da legalidade estrita; (b) a conscientização de que pela conciliação se atinge o fim maior que é a pacificação social; e (c) o respeito à vontade das partes, cabendo ao mediador aconselhar, pacificar e indicar as vantagens da conciliação, “sem pressões de qualquer sorte”.

Em dois processos examinados neste estudo, a querela penal foi solucionada mediante uso desse instituto de justiça penal negociada (ver Tabela 10).

Quando não há composição de danos civis, por desacordo entre os envolvidos no acidente de trânsito, abre-se oportunidade para que o Ministério Público proponha ao condutor autor do fato o instituto nomenclaturado de transação penal (Lei nº 9.099/95, art. 76), conforme o qual o Ministério Público sugere ao responsável pelo acidente a aplicação imediata de pena restritiva de direito ou multa.

Aceita a proposta pelo autor do fato e seu defensor, o acordo – formalizado em seis casos investigados neste trabalho - é submetido ao juiz, que de imediato aplica em desfavor daquela a pena restritiva de direito ou de multa, que não importa em reincidência, mas impede que novo benefício seja concedido no prazo de cinco anos.⁸¹

Num dos processos em que celebrada a transação penal, na audiência realizada em 09/11/2022, os termos do ajuste entre o autor do fato e o MP foram os seguintes, sucedendo-lhe a sentença homologatória pelo juiz presidente do ato⁸²:

Aberta a audiência, foi formulada a proposta de transação penal, gravada através da plataforma Lifesize, gravação que consta disponível no PJE mídias. A proposta consistiu no pagamento de 2 (dois) salários mínimos em 10 (dez) parcelas, sendo a primeira até o dia 10 de janeiro, e as subsequentes até o dia 10 de cada mês. O valor será revertido para a vítima, sendo concedido prazo de 30 (trinta) dias para que o Ministério Público tente localizá-la e fornecer seus dados bancários para depósito. Caso isso não seja feito, fica desde já

⁸¹ A transação penal não tem cabimento se comprovado: I - ter sido o autor da infração condenado, pela prática de crime, à pena privativa de liberdade, por sentença definitiva; II - ter sido o agente beneficiado anteriormente, no prazo de cinco anos, pela aplicação de pena restritiva ou multa, nos termos deste artigo; III - III - não indicarem os antecedentes, a conduta social e a personalidade do agente, bem como os motivos e as circunstâncias, ser necessária e suficiente a adoção da medida.

⁸² Ressalte-se que a ata contém apenas um extrato das discussões que antecederam a transação pena e demais atos processuais praticados na audiência, que foi realizada por videoconferência, com a gravação audiovisual da assentada em sua inteireza.

consignado que o valor será revertido ao Martagão Gesteira. Pelo MM Juiz, foi dito que: Homologo a transação penal efetuada entre o Ministério Público e o autor do fato, ficando todos os presentes intimados.

O Código de Trânsito define as causas que inviabilizam a aplicação dos institutos despenalizadores da composição dos danos civis e da transação penal, que incidem quando o autor do acidente se encontrar numa das seguintes situações (art. 291, § 1º): I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

Assim, o condutor que se envolve em um acidente de trânsito causador de lesão corporal a terceiro, estando, por exemplo, sob influência do álcool ou substância com efeitos semelhantes, ou participando de racha automobilístico, é de logo denunciado pelo Ministério Público, não lhe favorecendo os institutos de justiça penal negociada destacados.

A Lei nº 9099/95 prevê, no seu art. 89, um outro instituto de justiça penal consensual, que é a suspensão condicional do processo, aplicável aos crimes cuja pena mínima cominada é igual ou inferior a um ano, como é o caso dos crimes previstos no art. 306, do CTB (conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência).

Segundo os mecanismos do referido instituto, o Ministério Público, ao oferecer a denúncia, pode propor a suspensão do processo, por dois a quatro anos, desde que o acusado não esteja sendo processado ou não tenha sido condenado por outro crime, presentes ainda os seguintes requisitos previstos no art. 77, do Código Penal: I – o acusado não seja reincidente em crime doloso; II – a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do agente, bem como os motivos e circunstâncias do fato autorizem a concessão do benefício.

Aceita a proposta pelo acusado e seu defensor, em audiência, poderá o juiz, após receber a denúncia, suspender o processo submetendo o acusado a período de prova,

sob as seguintes condições⁸³: I – proibição de frequentar determinados lugares, indicados pelo juiz; II – proibição de ausentar-se da comarca onde reside, sem autorização judicial; III – comparecimento pessoal e obrigatório a juízo, mensalmente, para informar e justificar suas atividades; IV – outras condições adequadas ao fato e a situação pessoal do acusado.

Consoante Gomes (1995, p. 80), o instituto da suspensão condicional do processo tem por base o princípio da oportunidade, já que o Ministério Público pode dispor da ação penal, e sua finalidade suprema é evitar a estigmatização, tanto a decorrente do próprio processo, “que já é uma tortura”, quanto da sentença penal condenatória. Permite a pronta resposta estatal ao delito, a imediata reparação dos danos à vítima, na medida do possível, o fim das prescrições, já que durante a suspensão o prazo destas não corre, a ressocialização do autor do fato, sua não-reincidência, “[...] e uma fenomenal economia de papéis, horas de trabalho, etc.” (Gomes, 1995, p. 80).

Tourinho Filho (2000) considerou o instituto, à época, uma revolução no processo penal brasileiro, o que veio a se confirmar, passadas quase três décadas da criação deste mecanismo de justiça consensual. Ainda conforme o autor, já houve, na Alemanha, quem denominasse a justiça consensual de “epitáfio da legalidade”. Contudo, vários institutos de justiça negociada foram criados nos quatro cantos do mundo, como o *patteggiamento*, na Itália (1941), a *transaction pénale* na Bélgica (1935), o *plea bargaining* dos EUA, o *plea guilty* da Inglaterra, o mecanismo da *conformidade* da Espanha, e o *poder de arquivamento condicional* dos alemães.

Dos 191 processos por crimes de embriaguez ao volante que foram estudados, em 122 o Ministério Público e o acusado ajustaram a suspensão condicional do processo, na forma da regra do art. 89, da Lei nº 9.099/95, significando que em 63,87% dos feitos tal mecanismo de justiça negocial foi adotado. Ademais, em 23 dos processos por crimes de lesão corporal culposa investigados, que representam 17% do total (136), o conflito também foi solucionado por este instituto.

Ressalte-se que em alguns dos feitos, nas datas em que foram pesquisados, ainda não havia ocorrida a audiência destinada a esse fim, principalmente em relação

⁸³ Não é aplicável no caso do crime em estudo a obrigação do acusado de reparar o dano, salvo impossibilidade de fazê-lo (Lei 9099/95, art. 89, § 1º, inc. I) uma vez que este delito não tem vítimas determinadas.

aos processos iniciados no ano de 2020. Em outros casos, o instituto não foi aplicado porque alguma circunstância de natureza subjetiva ou objetiva obstaculizava a implementação deste mecanismo de justiça consensual.

No período do exame dos autos processuais objeto da pesquisa, constatou-se que já estavam sentenciados 67 feitos dos 122 em que houve acordo de suspensão condicional do processo nos casos do delito de embriaguez ao volante.

Em todos os 122 processos o Ministério Público propôs a suspensão pelo prazo legal mínimo de 2 anos. Transposto tal prazo sem a revogação da suspensão, pelo descumprimento de alguma das condições ajustadas, dá-se ensejo à prolação de sentenças extintivas da punibilidade dos acusados (Lei nº 9.099/95, art. 89, § 5º).

Na Tabela 36 se estabelece a cronometria dos 67 processos pesquisados que, na finalização da pesquisa empírica, já se encontravam solucionados pelo instituto da justiça penal consensual sob exame:

Tabela 36 - Tempo decorrido entre a data do fato e a sentença extintiva da punibilidade do acusado (art. 89, da Lei nº 9.099/95), pelo crime de embriaguez ao volante

Total de processos	Tempo de duração do inquérito	Tempo de decorrido entre a finalização do inquérito e a abertura do processo	Tempo decorrido entre a instauração do processo e a sentença
Mínimo-máximo	1-1364	1-918	792-1935
Média	91,74	127,51	1.205,13
Mediana	23	73	1.154

Fonte: autoria própria.

Constata-se, deste modo, que os processos em que se apuraram o delito do art. 306, do Código de Trânsito Brasileiro, sentenciados após o cumprimento do período de prova exitoso por parte dos acusados, tramitaram por, em média, 1.205 dias, ou seja, em três anos 110 dias, aí incluído o período de prova de dois anos.

6.6 As sentenças declaratórias de prescrição: taxa de atrito

Como apurado e exposto na Tabela 10, dos 327 processos estudados em 155 deles (47,4%) o conflito penal se resolveu por métodos de justiça penal negociada, quais sejam, suspensão condicional do processo (145), transação penal (6), acordo de não persecução penal (2) e composição dos danos civis (2).

Em 13 processos os procedimentos forma interrompidos e extintos devido ao

falecimento dos acusados. Com a responsabilidade penal é personalíssima, a morte do réu acarreta a perda do *jus puniendi*, não se transmitindo aos herdeiros qualquer obrigação de natureza penal (Jesus, 2020, p. 706).

Um quantitativo de 25 processos foi encontrado suspenso em razão da regra do art. 366, do Código de Processo Penal, assim redigida:

Art. 366. Se o acusado, citado por edital, não comparecer, nem constituir advogado, ficarão suspensos o processo e o curso do prazo prescricional, podendo o juiz determinar a produção antecipada das provas consideradas urgentes e, se for o caso, decretar prisão preventiva, nos termos do disposto no art. 312.

A citação é o ato formal pelo qual o denunciado é cientificado da ação penal contra ele movida e chamado a juízo para defender-se⁸⁴. Em regra, é perfectibilizada pessoalmente (*in faciem*), e para tanto são envidados esforços para a localização do paradeiro do réu, como consulta aos bancos de dados da Justiça Eleitoral e da Receita Federal.

Não sendo encontrado o acusado, promove-se sua citação por edital, denominada de citação ficta (CPP, art. 363, I, 364 e 365), sobre cuja eficácia não há qualquer certeza, devendo-se, ao contrário, “duvidar dela” (Pacelli de Oliveira; Fischer, 2019, p. 833). Caso o réu não compareça ao juízo para apresentar sua defesa e acompanhar os termos da ação penal, o processo então é suspenso, consoante a regra supratranscrita do art. 366, Código de Processo Penal.

A jurisprudência consolidou o entendimento de que o prazo de suspensão da prescrição da pretensão punitiva, prevista na citada regra, não deve superar o prazo prescricional correspondente à pena máxima para o delito. Conforme a Súmula 415, do Superior Tribunal de Justiça, “o período de suspensão do prazo prescricional é regulado pelo máximo da pena cominada.”

Assim, um processo suspenso pelas circunstâncias do art. 366, do CPP, relativo a um crime de homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor, encontrando-se o condutor sob influência de álcool ou outra substância psicoativa (CTB, art. 302, § 3º), cujas penas variam de cinco a oito anos, a suspensão do processo e do prazo prescricional ocorre por 12 anos (CP, art. 109, III). No caso do delito de

⁸⁴ Segundo o art. 363, caput, do CPP, “O processo terá completada sua formação quando realizada a citação do acusado.

embriaguez ao volante (pena de três meses a três anos), o período de suspensão da prescrição é de oito anos (CP, art. 109, III). Daí que, “ultrapassado o período suspenso tendo como baliza a pena máxima, o fluxo prescricional deverá ser retomado, ficando parado o processo até que se consiga ultimar a diligência de citação pessoal do acusado” (Pacelli de Oliveira; Fischer, 2019, p. 837).

Assim, nos 25 processos mencionados nos quais os réus, citados por edital, não compareceram em juízo para defenderem-se, os feitos permanecerão paralisados até (1) o aperfeiçoamento da citação deles, (2) o comparecimento espontâneo, ou (3) até que a pretensão punitiva seja fulminada pela prescrição, o que ocorrer primeiro.

Em outros 65 processos objeto do estudo a prestação jurisdicional, em primeira instância, foi implementada por sentenças que absolveram (32) ou condenaram os réus (33).

Noutros 40 processos a prescrição inviabilizou o direito do Estado de punir ou de executar a pena, feitos estes que serão analisados a seguir.

Quando ocorre um crime, surge um conflito de interesses entre o indivíduo e o Estado, emergindo para este o direito de punir (*jus puniendi*), que, contudo, “[...] não pode eternizar-se como uma espada de Dâmocles pairando sobre a cabeça do indivíduo” (Bitencourt, 2003, p. 712). Por isso, o Estado autolimita seu direito de punir, fixando prazos para o exercício da pretensão punitiva conforme a gravidade de cada delito e a pena que lhe é cominada.⁸⁵

A prescrição consiste, pois, na perda de uma pretensão pelo decurso do prazo. No Direito Penal, é uma das causas de extinção de punibilidade⁸⁶, caracterizada pela perda pelo Estado da pretensão punitiva (*jus puniendi*) ou de executar a pena (*jus punitiois*) em razão do decurso do tempo sem o seu exercício (Jesus, 2020, 726).

A prescrição divide-se, portanto, entre aquela que afeta a **pretensão punitiva** e aquela que inviabiliza a **pretensão executória**. No primeiro caso, o decurso do tempo acarreta a expiração do direito do Estado de, por meio do Poder Judiciário, aplicar a sanção penal abstrata. De outra parte, a prescrição da **pretensão executória** implica a impossibilidade de o Estado, também em razão do transcurso de certo lapso temporal

⁸⁵ A Constituição Federal prevê a imprescritibilidade da prática do racismo, e a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado Democrático (art. 5º, incs. XLII e XLIV).

⁸⁶ Outras causas de extinção de punibilidade, previstas no Código Penal (art. 107) são a anistia, graça, indulto, renúncia ao direito de queixa, perdão aceito, retratação pelo agente, decadência e preempção.

previsto em lei, promover a execução da reprimenda imposta ao sujeito.

A prescrição da pretensão punitiva ocorre antes da sentença penal transitar em julgado, “e tem como consequência a eliminação de todos os efeitos do crime: é como se este não estivesse existido” (Bitencourt, 2003, p. 713). Subdivide-se em (a) prescrição da pretensão punitiva propriamente dita, (b) prescrição retroativa e (c) prescrição intercorrente.

A primeira se aplica levando-se em conta a pena máxima abstratamente cominada ao delito, uma vez que ainda não existe a sentença penal. A prescrição **retroativa** leva em consideração a pena aplicada *in concreto* no caso, de maneira que, “ausente recurso da acusação ou improvido este, a pena aplicada na sentença era, desde a prática do fato, a necessária e suficiente para aquele caso concreto”, e por isso deve servir como parâmetro para a prescrição (Bitencourt, 2003, p. 715). É considerada no espaço de tempo entre o recebimento da denúncia e a sentença, tendo sido aplicada em diversos casos estudados nesta pesquisa, inclusive na sua vertente denominada de *virtual*. Já a prescrição **intercorrente** também é operada tomando-se por base a pena aplicada *in concreto*, entretanto se dirige a períodos posteriores à sentença, como o interregno entre esta e o julgamento do recurso.

Conforme a regra do art. 109, do Código Penal, os prazos prescricionais, *antes de transitar em julgado a sentença final*, são contados observando-se as penas máximas privativas de liberdade cominadas aos delitos (prescrição da pretensão punitiva propriamente dita), como exposto na tabela que segue:

Tabela 37 – Prazos de prescrição da pretensão punitiva (art. 109, do Código Penal)

Pena máxima privativa de liberdade	Prazo prescricional (em anos)
Menos de 1 ano	03
De 1 a 2 anos	04
Mais de 2 a 4 anos	08
Mais de 4 a 8 anos	12
Mais de 8 até 12 anos	16
Mais de 12 anos	20

Fonte: Código Penal.

Em relação aos crimes de trânsito objeto deste estudo, verificando-se as penas máximas a eles cominadas e o prazos prescricionais previstos no art. 109, do Código Penal, extrai-se que a pretensão da pretensão punitiva estatal consuma-se nos seguintes prazos:

Tabela 38 – Prazos da prescrição da pretensão punitiva (crimes dos arts. 302, 303, e 306 do CTB).

Crime (CTB)	Pena mínima privativa de liberdade	Pena máxima privativa de liberdade (em anos)	Prazo prescricional (em anos)
Art. 302, <i>caput</i>	02 anos	04	08
Art. 302, § 1º	02 anos e 08 meses	06	12
Art. 302, § 3º	05 anos	08	12
Art. 303, <i>caput</i>	06 meses	02	04
Art. 303, § 1º	08 meses	04	08
Art. 303, § 2º	02 anos	05	12
Art. 306	06 meses	03	08

Fonte: Código Penal.

Conjugando as regras dos arts. 112, inc. I, e 117, incs I e IV⁸⁷, do Código Penal, e observando os prazos indicados nas Tabelas 36 e 37, ventile-se, a título de exemplo, que no caso do crime do art. 302, *caput*, do CTB (homicídio culposo praticado na direção de veículo automotor), a persecução penal deve se desenvolver de modo que, entre a data do fato e o recebimento da denúncia pelo juízo criminal, e entre a o recebimento da denúncia e a sentença condenatória,⁸⁸ não transcorram mais de oito anos, sob pena da pretensão punitiva estatal ser fulminada pela prescrição da pretensão punitiva propriamente dita.⁸⁹

Sucedem que em ambas as Varas Especializadas de Crimes de Trânsito da Comarca de Salvador é adotado, por seus juízes titulares, o entendimento de que é cabível a prescrição *virtual*, que se operacionaliza da seguinte forma: quando o juiz verificar que, em razão das circunstâncias previstas no art. 59, do Código Penal (culpabilidade, antecedentes, conduta social, e personalidade do agente, circunstâncias e consequências do crime, e o comportamento da vítima), a pena mínima ou próxima do mínimo é a adequada para a aplicação em desfavor do acusado, poderá de logo reconhecer a ocorrência da prescrição observando a pena *in concreto* que seria estabelecida, extinguindo de logo a punibilidade do réu.

Segundo Nucci (2019, p. 690), “a prescrição virtual ou antecipada é a constatação da prescrição, antecipadamente, levando-se em conta a pena a ser *virtualmente* aplicada ao réu, ou seja, a pena que seria, em tese, cabível ao acusado.”

⁸⁷ Art. 111 – A prescrição, antes de transitar em julgado a sentença final, começa a correr: I – do dia em que o crime se consumou; [...].

Art. 117- O curso da prescrição interrompe-se: I – pelo recebimento da denúncia; [...] IV – pela publicação da sentença ou acórdão condenatório recorríveis.

⁸⁸ O recebimento da denúncia e a prolação da sentença condenatória são marcos interruptivos da prescrição.

⁸⁹ Os arts. 114 a 117, do Código Penal, disciplinam a prescrição da pena de multa, a redução, causas impeditivas e interruptivas da prescrição.

Traz-se à baila o seguinte exemplo, valendo-se ainda da lição de Nucci: Quando o juiz recebe uma denúncia por lesões corporais dolosas, cuja pena mínima é de três meses, de um réu primário, sem antecedentes, sentindo que as circunstâncias do art. 59 do Código Penal lhe são favoráveis, tem noção de que aplicará pena inferior ao máximo, e, decorridos no curso do processo mais de dois anos desde o recebimento da denúncia, é natural que a pretensão punitiva do Estado esteja *virtualmente* prescrita. Assim, “por uma questão prática, não haveria razão para esperar o final do processo, com o trânsito em julgado e pena inferior a 1 ano, para, então, declarar a extinção da punibilidade pela ocorrência da prescrição” (Nucci, 2019, p. 690).

Segundo Gomes (1995, p. 66), no sistema tradicional, que denomina de “paleorepressivo”⁹⁰, o que interessa é a satisfação da “dívida” por quem infringe a “lei do estado”, ou seja, o castigo do culpado, “mesmo que quando desde logo já se vislumbra que a eventual pena que poder vir a ser aplicada já está prescrita [...]”. Segundo a jurisprudência dominante – prossegue – o processo tem que ir até o fim, o juiz tem que condenar, tem que aplicar a pena prevista na lei, para que outro ou ele mesmo possa logo depois julgar prescrita a pretensão punitiva estatal. O importante é que “[...] haja satisfação desse desejo incontido de castigo (“vingança”), ainda que de logo em seguida seja desfeito” (Gomes, 1995, p. 66).

De fato, o Superior Tribunal de Justiça não encampou a tese da prescrição virtual. Segundo a Súmula nº 483, daquela Corte: “É inadmissível extinção da punibilidade pela prescrição da pretensão punitiva com fundamento em pena hipotética, independentemente da existência ou sorte do processo penal.”

Os fundamentos principais do posicionamento do STJ (2019) são os seguintes: (1) não há previsão legal para o reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva com base na pena hipotética; (2) A economia de recursos públicos e a eficiência processual não justificam a adoção de instituto não previsto em lei. Como argumentado pelo Ministério Público do Estado do Mato Grosso do Sul, que figurou como recorrente no aludido recurso:

[...] Já precoce reconhecer a prescrição da pretensão punitiva com suporte na presunção de futura ou incerta pena, uma vez que no curso da instrução criminal poderiam ser provadas circunstâncias judiciais desfavoráveis ao

⁹⁰ As características deste modelo, implantado no início dos anos 1990, com a edição da Lei dos Crimes Hediondos, seriam o endurecimento da pena, o corte de direitos e garantias fundamentais, novas tipificações penais e o agravamento da execução penal (Gomes, 1995, p. 78).

paciente, sem prejuízo da descoberta de novos fatos que poderiam, inclusive, alterar a tipicidade do fato.

Seguindo esta mesma ótica, Bitencourt (2003, p. 716) segue a corrente de pensamento – à qual nos filiamos – segundo a qual não há suporte jurídico para o reconhecimento antecipado da prescrição retroativa, com base numa pena hipotética. “Decretar a prescrição retroativa, com base em uma hipotética pena concretizada, encerra uma presunção de condenação, conseqüentemente de culpa, violando o princípio constitucional da presunção de inocência (art. 5º, LVII, da CF),” sustenta o penalista.

Confira-se a fundamentação de sentença proferida pelo Juízo da 16ª Vara Criminal da Comarca de Salvador para a aplicação do instituto da prescrição *virtual* em caso da apuração do crime do art. 306, do Código de Trânsito Brasileiro:

Cuidam os presentes autos de ação penal proposta em face de [...], pela prática do crime previsto no art.306 do CTB.

A denúncia foi recebida em 13 de janeiro de 2020, id 268523626. O Ministério Público se manifestou favoravelmente à aplicação da prescrição virtual, id 388406751.

O instituto da prescrição virtual vem sendo objeto de profundo debate na doutrina e jurisprudência, havendo grande resistência na sua aplicação pelos Tribunais superiores, revelada na súmula nº 438 editada pelo STJ: "É inadmissível extinção da punibilidade pela prescrição da pretensão punitiva com

fundamento em pena hipotética, independentemente da existência ou sorte do processo penal".

Inobstante o referido posicionamento, o certo é que não se cuida de súmula vinculante, podendo o magistrado deliberar por entendimento diverso. De fato, em alguns casos é possível afirmar com segurança que o prosseguimento processo é absolutamente inócuo, pois ainda que haja condenação, considerando a pena a ser aplicada, será inexorável o reconhecimento futuro de prescrição retroativa.

Diante desse quadro, a insistência no prosseguimento de processos desta natureza, representa desperdício inaceitável de dinheiro público além de causar prejuízo incalculável ao bom funcionamento da justiça criminal. Enquanto se gasta energia com processos sem nenhuma viabilidade, muitos outros deixam de ser julgados, gerando ineficiência e impunidade.

Com efeito, a prescrição retroativa antecipada, virtual ou pela pena in perspectiva deve ser invocada para se arquivar, por falta de interesse de agir, aqueles casos em que o avanço da persecução penal, fadadamente, resultará em nada por conta do futuro e inevitável reconhecimento da prescrição.

Nesse sentido:

"PENAL E PROCESSUAL PENAL. PRESCRIÇÃO ANTECIPADA OU EM PERSPECTIVA. PROCESSO NATIMORTO. 1. Deve ser reconhecida a prescrição de forma antecipada, tendo por referência, não o fato jurídico da pena aplicada, mas apenas a pena hipotética ou em perspectiva, quando de logo se sabe, indubitavelmente, que a sentença a ser proferida, se der pela condenação,

não terá nenhuma eficácia. Hipótese em que, cessando o interesse de agir, de forma intercorrente, o processo revela-se tal como um "natimorto". 2. Recurso improvido.

(RCCR1997.34.00.026404-6/DF, Rel. Desembargador Federal Olindo Menezes, DJ 24.06.2004, p. 12).

No caso dos autos, a pena prevista para o crime imputado ao réu é de 06 meses a 03 anos. Considerando a pena máxima, a prescrição da pretensão punitiva pela pena em abstrato ocorreria em 08 anos, nos termos do art. 109, IV, do CP. Contudo, para que não ocorra uma prescrição retroativa, após a prolação de eventual sentença condenatória, é necessário que seja aplicada uma pena igual ou superior a 01 ano.

Assim, não sendo ventilada nenhuma agravante ou causa de aumento de pena, analisando as circunstâncias judiciais, constata-se que não há como a pena se distanciar substancialmente da pena mínima, sendo certo que jamais alcançará 01 ano.

Como a pena aplicada não ultrapassaria, com absoluta certeza, 01 (um) ano, pois, o réu possui todas as circunstâncias judiciais favoráveis, inexistem agravantes ou causa de aumento. Nesse caso, a prescrição regula-se pelo prazo de 03 anos, previsto no art. 109, VI, do Código Penal.

Destarte, não há interesse de agir por parte do Estado, como bem salientou o Ministério Público, devendo ser reconhecida a ocorrência da retroativa antecipada, virtual ou pela pena in perspectiva.

Em harmonia com o exposto, com fundamento nos arts. 107, IV e 109, IV do Código Penal, declaro, por sentença, extinta a punibilidade pela prescrição da pretensão punitiva em face de [...].

P.R.I.

Oficie-se o CEDEP para que cancele as informações cadastrais da presente ação penal e do respectivo do IP.

Após archive-se dando baixa no sistema [...].

Muito antes do STJ ter editado sua Súmula de nº 483, já no ano de 2009 o Supremo Tribunal Federal reafirmou o entendimento pela inadmissibilidade prescrição virtual, em perspectiva ou antecipada, consolidando posicionamento que já vinha adotando pelo menos desde 1998. As razões apontadas pelo STF (2009), sinteticamente, foram estas: (1) admitir prescrição em perspectiva conduz à situação em que se veem discutidas questões relacionadas à aplicação da pena, como os requisitos do art. 59, do Código Penal, que são ulteriores à comprovação da autoria e da materialidade, com a consequente necessidade de instrução probatória; (2) inverte-se a lógica do processo, com a antecipação hipotética de culpa do acusado; e (3) há ofensa aos princípios do contraditório, da ampla defesa, da presunção de inocência, da universalidade da jurisdição e da legalidade, todos cláusulas elementares do devido processo legal.

Assim, como a pena mínima para o delito de embriaguez ao volante é de seis meses, a prescrição virtual se consuma em três anos. Deste modo, em praticamente todos os feitos criminais, nos quais se apurou o delito de embriaguez ao volante, que alcançaram a fase de sentença após três anos do recebimento da denúncia, foi declarada a prescrição *virtual*, não se julgando, portanto, o mérito das denúncias.

Como referido na seção 3.1, Ribeiro e Zackeski (2017, p. 325) conceituam a

taxa de atrito como a proporção entre os crimes ocorridos num determinado local e a resposta estatal, mediante a prolação de sentenças condenatórias ou absolutórias.

Já Lemgruber (2000) afirma que a referida taxa consiste nas perdas que acontecem em cada instância da Justiça Criminal, a partir do número de crimes cometidos, culminando com o número de infratores que recebem uma punição judicial.

Segundo Kanh (2021), no ano de 2019 foram registradas no Brasil em torno de 14,7 milhões de ocorrências policiais. Deste quantitativo, somente 929 mil converteram-se em indiciamentos pela Polícia Civil (6,29%). Entretanto – prossegue o autor - “apenas” cerca de 28 mil condenados entram para o sistema prisional anualmente, apesar de, no ano de 2020, ter sido de 812 mil o número de condenados, tratando-se, neste quadro, “de um funil punitivo gigantesco”, que não permite supor-se que o sistema de justiça criminal é o bastante para conter a criminalidade. E conclui: “é muita gente sendo presa, mas assim mesmo o percentual é ínfimo diante da quantidade de crimes perpetrados.”

O problema, todavia, não é apenas local, afligindo também nações com desenvolvimento socioeconômico muito mais elevado que o brasileiro. Escrevendo no início deste século, Lemgruber (2000) classificou de “impressionantes” os números das taxas de atrito na Grã-Bretanha. Segundo a Autora, no referido país, de cada 100 crimes cometidos a metade chegava ao conhecimento da polícia. “Entre esses 50 crimes, a polícia consegue reunir informações que lhes permite investigar 30. A partir daí, 7 suspeitos são encontrados. No final de todo este processo, 3 acusados são condenados e entre 1 e 1,5 pena de prisão é imposta.” Em relação ao crime de homicídio, contudo, ainda segundo a autora, a taxa de esclarecimento dos crimes (*clearance rate*) alcança 80% (oitenta por cento).

Em relação aos EUA, dados do Bureau of Justice Statistics, do Uniform Crime Reports e de resultados de pesquisas de vitimização, revelam que tendo sido cometidos 3.900.000 crimes violentos naquele país (homicídio, estupro, roubo e lesões corporais graves), no ano de 1994, apenas 117.000 (3%) resultaram em penas de prisão (Lemgruber, 2000).

Segundo Ribeiro e Lima (2020, p. 67), o homicídio intencional é um dos delitos com maior qualidade de registro, dado que contabilizados por duas agências, as de segurança pública e as de saúde. Por isso – assinalam – “[...] tende a ser o crime

preferencial para reconstituição dos padrões de seleção e filmagem eu permeiam o fluxo do sistema de justiça criminal”. Afirmam mais que “ a representação gráfica do fluxo é semelhante a um **funil**, com muitas mortes comunicadas à Policial Civil, mas poucas transformadas em denúncia pelo Ministério Público, momento em que tem início o processo penal (Costa, 2015).”

Por outro lado, em estudo de Ribeiro, Rocha e Couto (2017), foram analisados 28.352 casos referentes aos procedimentos enquadrados na categoria "tráfico de drogas e condutas afins" (Lei nº 11.343, de 23/08/2006), encerrados nas Varas Criminais de Tóxicos da comarca de Belo Horizonte/MG entre os anos de 2008 e 2015.

Os autores concluíram que: a) as Varas de Tóxicos referidas funcionam como justiça em linha “de montagem”, especialmente nos casos iniciados por flagrante, ainda que isso signifique supressão de direitos do acusado; b) os casos de tráfico de drogas são processados mais rapidamente do que os de homicídio intencional, tendo a prisão em flagrante um peso determinante nessa equação de tempo, reduzindo em mais de 50% o intervalo de tempo entre a distribuição e a baixa do processo; c) o formato do fluxo do tráfico de drogas não é um **funil** – com muitas ocorrências registradas na polícia e poucas processadas na justiça – e sim um **cilindro**, já que quase tudo que entra no sistema de justiça criminal, especialmente por meio da prisão em flagrante, tende a ser processado e sentenciado rapidamente; d) existe um enorme poder da ação policial em criar a distinção entre traficantes e usuários, o que motiva tratamento e sanções muito distintas, sendo os acusados por tráfico processados de forma muito mais rápida, especialmente quando presos e flagrante ou pela presença de outro registro pelo mesmo crime, o que compõe exemplos de como a “justiça em linha de montagem funciona.”

O fluxo do sistema de justiça para a apuração dos delitos não intencionais, cometidos na direção de veículo automotor, objeto deste trabalho, não apresenta os mesmos gargalos em relação ao processamento dos casos de homicídios dolosos, e também de roubo, furto, estupro, etc.

Isto porque, no cenário do acidente, quase sempre são encontrados pelos agentes estatais os veículos (às vezes dois ou mais) envolvidos no acidente, facilitando a identificação dos condutores responsáveis pelos sinistros.

Por outro lado, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (art. 301), os condutores envolvidos em sinistros com vítimas ficam livres da prisão em flagrante se

prestarem integral socorro àquelas. Citem-se, ademais, os casos em que os motoristas responsáveis pelo acidente não podem afastar-se por conta própria da cena do crime porque eles próprios ficam lesionados em razão do fato.

Assim, identificando perfeitamente os autores dos fatos em instantes imediatamente posteriores à ocorrência – o que não sucede em muitos casos de homicídios dolosos - os agentes policiais de logo iniciam a averiguação sobre a existência ou não de culpa dos condutores pela causação do evento, entregando o material probatório, na sequência, ao órgão do Ministério Público, via de regra num espaço de tempo não dilatado.

Em se tratando dos processos por crimes de embriaguez ao volante que foram estudados neste trabalho, o fenômeno da prescrição (27 casos) e a circunstância do acusado não ter sido encontrado para o chamamento pessoal a Juízo (14 casos) consistiram nos fatores que mais contribuíram para a taxa de atrito, uma vez que do montante de 191 processos em 41 deles (21,47%) o julgamento do conflito penal foi obstaculizado pelo decurso do tempo, considerada inclusive a prescrição *virtual*, ou pela impossibilidade de citação do acusado pessoalmente, causando a suspensão dos feitos criminais.

Deste modo, nos casos sob estudo de embriaguez ao volante, verificou-se que as “perdas” no transcurso da atividade estatal persecutória não ocorreram tendo em conta a não identificação do responsável pelo delito, muito comum nos casos de homicídio, roubo, latrocínio, estupro, etc., nem também em razão da fuga dos agentes. A taxa de atrito foi verificada, como visto, diante da incapacidade em certos casos do Poder Judiciário dar a resposta à sociedade nos prazos que autolimitam sua atuação, culminando com um quantitativo de 27 processos por delitos de embriaguez ao volante concluídos sem que houvesse punição (ou absolvição) por força do advento da prescrição.

7 CONCLUSÃO

Afirmou-se neste estudo que, no período entre os anos de 2011-2015, o número de mortes violentas no Brasil foi de 260 mil pessoas, enquanto que as vítimas fatais dos acidentes de trânsito no mesmo período foram 210 mil pessoas, números que revelam que as taxas de homicídio e a violência no trânsito como dois problemas públicos significativos e de grandezas correlatas.

Os estados brasileiros em que ocorrem mais mortes no trânsito por 100 mil veículos estão situados marcadamente nas regiões Norte e Nordeste do país, que detém menores índices de desenvolvimento. Considerados os anos de 1989 e 2020, os números de mortes por 100 mil habitantes nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, os dois mais populosos da federação, foram reduzidos em 30,81% e 41,42%, respectivamente.

No ano de 2021, os dois mencionados estados – São Paulo (11,61) e Rio de Janeiro (11,08), juntamente com o Distrito Federal (10,50), foram os entes federativos que apresentaram os melhores números no que se refere às mortes por 100 mil habitantes.

Contribuíram para a involução do problema público nas referidas unidades da federação o melhor desempenho da fiscalização e das campanhas educativas, e melhor estrutura das vias públicas em relação às demais unidades da federação, entre outras medidas. Adicione-se a estes fatos o importante aumento da frota de veículos nos dois estados referidos, nas duas últimas décadas, o que causou congestionamentos nos centros urbanos e, via de consequência, significativa diminuição da velocidade média desenvolvida nas suas vias pelos veículos, beneficiando a segurança no trânsito.

A revisão de literatura promovida permitiu também a constatação de que, em 2017, morreram no Brasil, em acidentes de trânsito, seis vezes mais pessoas que no Reino Unido, proporcionalmente à população dos dois países. A mortalidade pelo mesmo fator foi cinco vezes maior aqui que na Espanha, quatro vezes maior em relação à Alemanha e França, e três vezes em comparação com a Itália. Em 2010, o Brasil foi o quarto entre os países com maior número de mortes em acidentes de transporte, atrás apenas da China, Índia e Nigéria.

Ante este quadro, adotou-se no Brasil, nos últimos quinze anos, política criminal tendente ao enrijecimento da lei penal para fazer frente a esta escalada de violência no trânsito. Exemplificando este tratamento penal mais rigoroso, veja-se que

o agente que pratica lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, sob influência de álcool, está sujeito a pena mínima e máxima (dois a cinco anos), respectivamente, 2.900% e 400% mais elevadas que se cometesse o fato em outra circunstância, caso em que seria enquadrado no art. 129, do Código Penal (pena: dois meses a um ano). A consequência das ações (desvalor do resultado) é a mesma – a morte da vítima – todavia, por razões de política criminal, o desvalor da primeira conduta é muito mais relevante para o Direito Penal. A partir da edição da Lei nº 10.471, de 13/10/2020, os motoristas que cometem os delitos de (a) homicídio culposo na direção de veículo automotor praticado sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, e (b) praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor nas condições descritas na letra b ou se do resultado resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima (CTB, arts. 302, § 3º e 303, § 2º), deverão necessariamente cumprir pena privativa de liberdade, não podendo se beneficiar da conversão desta em penas restritivas de direito (Código Penal, art. 44, I).

Não se observa, na trincada legislação brasileira tipo penal cuja pena foi majorada de forma tão vertiginosa desde a edição do Código Penal em vigor, como também não há artigo de outro código brasileiro que tenha sido modificado seis vezes num intervalo de apenas dezessete anos, circunstâncias que revelam, de um lado, a denominada fúria punitiva estatal, e, por outro lado, a magnitude do problema público, que irradia efeitos severos para os campos da saúde, do trabalho e da previdência social.

No ano de 2020 foram registrados 75% menos acidentes de veículo na cidade de Salvador em relação ao ano de 2016. Esta redução abrupta no número de sinistros de trânsito na cidade se deveu à pandemia de COVID-19 ocorrida nos anos de 2020-2021, que impôs uma redução significativa no tráfego de automóveis praticamente em todos os países do mundo.

A pesquisa empírica produzida revelou que as regiões administrativas de Itapuã e Barra/Pituba, onde está parte dos bairros litorâneos da cidade, foram as regiões nas quais, proporcionalmente, foram flagrados mais condutores guiando veículos sob o efeito de álcool (quase metade dos casos). Nestas duas regiões concentram-se significativa parte das atrações diurnas e noturnas da cidade, que é turística, tais como praias, bares, restaurantes, shopping centers, casas noturnas, etc. Adicione-se que as blitzes para testes de alcoolemia são montadas preponderantemente em vias principais

dos referidos bairros, que são dos mais movimentados da cidade para fins de atividades de lazer, às quais é associado o consumo de bebidas alcoólicas.

A pesquisa processual revelou ainda que dos acusados nos processos sobre embriaguez ao volante pesquisados, 181 (94,8%) eram homens e 10 mulheres. No que se refere aos delitos de homicídio e lesão corporal, que são crimes culposos, o percentual de homens envolvidos foi semelhante, totalizando 94,1% dos casos. Assim, em relação aos três crimes, houve uma distribuição equânime dos fatos delituosos no que se refere à variável sexo do acusado, sejam nas ações cometidas dolosamente, sejam naquelas cometidas por negligência, imprudência ou imperícia.

O predomínio dos acidentes entre os homens, segundo a literatura referida neste trabalho, ocorre porque estes dirigem distâncias maiores, e são propensos a comportamentos arriscados, como excesso de velocidade, falta de atenção, impaciência, agressividade, alcoolismo, busca de sensações e cometimento de infrações de trânsito. A percepção do risco é igual entre homens e mulheres, mas estas apresentam maior preocupação com tal fator.

Conforme o presente estudo documental, as pessoas com idade entre 28 e 37 formaram o grupo etário que mais se envolveu no delito do art. 306, do CTB, em percentual de 39,9% (trinta e nove vírgula nove por cento), e 69,9% delas eram solteiras (131 das 191 ocorrências). Dos 191 motoristas aos quais foi imputado o crime de embriaguez ao volante, 162 detinham autorização para conduzir veículos, e 23 eram motoristas profissionais.

A pesquisa demonstra que mais da metade (52,40%) dos casos de embriaguez ao volante denunciados no sistema de justiça no período estudado ocorreram nos sábados e domingos, dias em que aumenta o consumo de bebidas alcoólicas em atividades de lazer e festividades, e também se intensifica a fiscalização dos órgãos policiais e de ordenamento do trânsito. De igual modo, perto da metade dos acidentes de trânsito pesquisados (46,30%) ocorreram nos dias de sábado e domingo.

Atribui-se a maior ocorrência de acidentes nos finais de semana à circunstância de que o movimento de veículos nas vias das cidades é reduzido neste período, diante do não funcionamento de parte das empresas comerciais e de prestação de serviços, e dos órgãos públicos. Assim, com as pistas de rolamento mais livres de congestionamento, aos condutores é possível empreender velocidades mais altas,

circunstância que direciona para baixo os níveis de segurança no trânsito. Além disto, em regra, é nos finais de semana que os condutores de veículo e demais pessoas mais fazem uso de bebidas alcoólicas, em momentos de lazer e festividades. Daí porque a fiscalização por blitz nos sábados e domingos deve ser intensificada, inclusive durante as noites e madrugadas.

O Poder Público do município de Salvador resolveu participar ainda mais ativamente no enfrentamento ao problema e inovou ao determinar, por meio da Lei nº 9.750, de 02 de outubro de 2023, que os empregados dos postos de gasolina (frentistas) devem auxiliar os órgãos policiais e de trânsito no combate à embriaguez ao volante. Segundo o art. 1º, da referida lei municipal: “Ficam obrigados os funcionários de postos de combustíveis a informar as autoridades policiais competentes sobre condutores de veículos motorizados que demonstrem sinais de embriaguez, bem como a registrar e documentar a referida notificação.”

O § 1º do art. 1º, do diploma preceitua que “Os registros e documentações devem ser arquivados pelo responsável do posto de combustível por, no mínimo, 6 (seis) meses. Já o § 2º, do mesmo dispositivo, estabelece que: “No registro deverão constar a data, o horário, o protocolo de atendimento do policiamento acionado, os sinais de embriaguez detectados no condutor e, caso pago por cartão bancário, o comprovante de pagamento da venda.”

O art. 2º do novel diploma legal municipal fixa as penalidades para o caso do descumprimento da regra, que é a sujeição do estabelecimento a multa de (dez) salários mínimos, duplicada em caso de reincidência, somada ainda à interdição do estabelecimento por 30 (trinta) dias, “caso o condutor venha a cometer infração grave no trânsito após abastecimento.”

A aludida lei tem todos os contornos de uma regra natimorta, de baixas (ou nenhuma) aplicabilidade e efetividade, seja porque é duvidosa a competência do município para legislar sobre tal matéria, o que provocará questionamentos judiciais, seja pela falta de vontade dos empresários e empregados dos estabelecimentos em agir, em nome do Poder Público, em confronto com seus próprios clientes.

Voltando-se à pesquisa empírica desenvolvida neste estudo, recapitule-se que as regiões administrativas de Valéria (75,90), Subúrbio/Ilhas (69,90) e Barra/Pituba (63,60) foram aquelas em cujas vias mais ocorreram os crimes de homicídio e lesão

corporal culposos no trânsito, por 100 mil habitantes, no período de 2016 a 2020. Na região de Valéria situa-se a central de abastecimento denominada CEASA, para a qual converge grande fluxo de veículos e pedestres, fator que justifica o número de acidentes no entorno daquele equipamento público. Campanhas educativas e de conscientização promovidas pelos órgãos públicos competentes, além de rigorosa fiscalização, inclusive eletrônica, são necessárias para a tentativa de diminuição do quadro verificado naquela área da cidade.

Distribuindo-se os acusados dos crimes de homicídio e lesão corporal pelas idades, em cinco faixas, com intervalo de 10 anos (18 a 27, 28 a 37, 38 a 47, etc.), estas apresentam percentuais que variam de 19,1% a 25,7%, considerados equilibrados entre si. Quanto aos maiores de 58 anos, aí sim se revelou uma queda considerável no cometimento dos crimes de trânsito em estudo, já que integraram esta categoria apenas 6,6% dos réus nos processos. Os solteiros envolveram-se em 61,8% dos fatos.

Dos 136 condutores envolvidos nos acidentes de veículo sob exame 41 (30,1%) utilizavam o veículo na atividade profissional (motoristas, taxistas, motoboys, etc.), quantitativo expressivo se considerado o fato de que estes condutores figuram em número muito menor do que os não profissionais. Este percentual pode ser explicado pelo tempo diário dilatado ao qual os motoristas profissionais ficam sujeitos aos riscos do trânsito, ao estresse que tal situação causa, e à pressa de cumprir metas e compromissos, dentre outras circunstâncias.

Apenas 15 (11%) dos condutores que praticaram os crimes de homicídio e lesões corporais pesquisados possuíam anotações criminais, ao passo que a grande maioria, 120, ou 88,2% não tinha qualquer desabono na ficha criminal.

Os acusados dos crimes dos arts. 302 e 303, do CTB, guiavam principalmente automóveis (52,9%) e motocicletas (14,7%). Os atropelamentos de pessoas (67) e colisões (54) abrangeram 88,97% dos acidentes. Os pedestres, que na maioria das pesquisas figuram entre os mais vulneráveis nos acidentes de trânsito, representaram 48,78% das vítimas dos casos em estudo (100). Pessoas conduzidas em veículos diversos dos guiados pelos acusados apareceram em número de 80, significando 39,02% do total.

Dos 54 acidentes classificados como colisão, em 38 as vítimas estavam sendo conduzidas em motocicletas (72,22%). Um percentual de 47,80% de todas as vítimas

dos acidentes em estudo tinha entre 18 e 37 anos nas datas do fato, o que demonstra que a maior parte dos motociclistas acidentados era de jovens.

Dos 191 processos por crime de embriaguez ao volante pesquisados em 164 os inquéritos policiais se iniciaram a partir da prisão em flagrante dos condutores envolvidos. Foi concedida fiança a 130 dos 164 flagrados. Em relação aos delitos de homicídio e lesões corporais, beneficiaram-se da fiança 34 dos 54 presos em flagrante. Em nenhum dos 327 processos enfocados no estudo – informação relevante desta parte do trabalho - os condutores envolvidos nos fatos criminosos permaneceram presos após a realização da audiência de custódia.

Em 66 dos 191 casos de embriaguez ao volante investigados os condutores foram flagrados após envolvimento em acidentes, 59 foram detidos em blitz, e 48 estavam efetuando manobras perigosas percebidas por transeuntes, agentes de trânsito ou policiais militares. Em 51,8% das abordagens os agentes públicos, policiais militares ou agentes da TRANSALVADOR, não dispunham do etilômetro para propor aos condutores a realização do exame de alcoolemia, instrumento probatório preciso para o enquadramento da conduta criminosa do art. 306, do Código de Trânsito. Todas as viaturas do órgão de trânsito e da Polícia Militar, idealmente, devem ser equipadas com etilômetros para a precisa e imediata constatação do estado alcoólicos dos protagonistas dos acidentes de trânsito.

Os inquéritos policiais destinados à apuração dos delitos de embriaguez ao volante foram concluídos, em média, em 120 dias. Em metade dos casos as investigações foram desfechadas em até 23 dias. Assim se deu porque as providências probatórias em relação aos crimes de embriaguez ao volante (teste de bafômetro, constatação feita pelo agente de trânsito, ou exame de sangue) são tomadas imediatamente após a detenção em flagrante do condutor do veículo envolvido, sob pena do próprio perecimento da prova.

Metade dos 136 inquéritos policiais estudados, relativos aos crimes de homicídio e lesão corporal culposos, foi concluída em até 96 dias. Todavia, em um dos casos um inquérito policial tramitou por mais de uma década (3.950 dias). Aclarou-se que em 19 dos 20 inquéritos que mais tardaram a conclusão o motivo do atraso foi a falta de impulso dos procedimentos pelas autoridades policiais, não havendo qualquer caso de retardamento por atos de responsabilidade de investigadores, escrivães e peritos,

ou por força da oitiva de testemunhas ou efetivação de qualquer outra prova em outras circunscrições. Em parte dos processos instaurados a partir destes inquéritos consumou-se a prescrição da pretensão punitiva e outros os acusados foram absolvidos por falta de provas das condutas criminosas que lhes foram imputadas. Desse modo, evidenciou-se no estudo empírico que o transcurso de lapso de tempo exagerado entre a data do fato e a do pronunciamento judicial final compromete a justa solução dos litígios criminais.

Em 122 dos 191 processos por crimes de embriaguez ao volante abrangidos por essa investigação, o Ministério Público e os acusados ajustaram a suspensão condicional do processo, na forma prevista no art. 89, da Lei nº 9.099/95, pelo que se evidenciou forte influência da justiça penal consensual para a solução destes conflitos (60,73%).

Os dados quantitativos indicam um número expressivo de atropelamento de pedestres, circunstância que sinaliza a vulnerabilidade destes protagonistas do trânsito e a necessidade de ações dos órgãos públicos competentes tendo em mira a educação, orientação e fiscalização do tráfego de veículos para o fim da diminuição destes números.

Intenta-se que este estudo empírico, o primeiro enfocando crimes de trânsito no município de Salvador tendo como fonte primária os processos judiciais, motive outras pesquisas sobre os mesmos delitos abrangendo outras cidades, restringindo-se o número de variáveis abordadas, e com isso se permitindo o aprofundamento dos temas e comparação com os dados obtidos nesta investigação.

Sugere-se aos órgãos estatais incumbidos da orientação, organização, fiscalização e atividades policiais no município a adoção das seguintes providências: a) formulação de campanhas educativas sobre paz no trânsito, periodicamente, nos estabelecimentos de ensino da cidade; b) campanhas setoriais periódicas preventivas de orientação aos pedestres a serem efetuadas em locais de grande circulação de pessoas, como a CEASA, a Feira de São Joaquim, escolas, grandes estabelecimentos de saúde, estádios de futebol, entre outros locais; c) organização de minicursos, *workshops*, cartilhas, com a participação de empresas como a Uber, Ifood, de entregas rápidas e arregimentação de *motoboys*, para o fim de capacitar os motociclistas e conscientizá-los sobre a importância da direção defensiva; d) aquisição e uso massivo de etilômetros, como se fez na França duas décadas atrás, para equipar um maior número de viaturas

policiais e do órgão municipal de trânsito; c) aumentar o número de blitzes simultâneas com teste de alcoolemia, principalmente nos finais de semana, estendendo tais medidas por todos os eixos da cidade; d) colocação de equipamentos eletrônicos de verificação da velocidade dos veículos nas avenidas onde ocorrem o maior número de acidentes, tantos quantos o serviço de engenharia de tráfego recomendar; e) colocação de semáforos nas faixas de pedestre mais movimentadas da cidade, com acionamento pelos usuários, permitindo-se, assim, um compartilhamento mais democrático do espaço público, ou, alternativamente, a fixação de aparelhos de fiscalização eletrônica nestes locais; f) criação em Salvador de uma delegacia especializada em investigação de crimes de trânsito, seguindo-se o exemplo dos estados de Goiás, Minas Gerais, Paraná e Tocantins; g) adoção de protocolo policial tendente a diminuir o tempo gasto entre a detenção do condutor com sinais de embriaguez e a efetivação dos exames no Instituto Médico Legal.

Assim, campanhas educativas periódicas desenvolvidas principalmente entre estudantes já nos primeiros anos da escola, motociclistas, ciclistas, e pedestres, que são os vulneráveis no trânsito de veículos, promovendo-se uma cultura de respeito, solidariedade e obediência às regras, somadas a um controle administrativo eficiente, transparentes e probo, e à célere e justa aplicação da lei penal como último recurso, configuram um bom caminho para a tão almejada paz no trânsito.

REFERÊNCIAS

ABREU, Ângela Maria Mendes; LIMA, José Mauro Braz de; ALVES, Thais de Araújo. O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: uma questão de saúde pública. **Revista de Enfermagem da Escola Anna Nery**, n. 20, p. 87-94, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1414-81452006000100011>. Acesso em: 14 jun. 2023.

ADORNO, Rubens de Camargo Ferreira. **Educação em saúde, conjuntura política e violência no trânsito**: o caso da cidade de São Paulo. 1989. 312 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6135/tde-26072018-152155/pt-br.php>. Acesso em: 05 jan. 2022.

ALMEIDA JÚNIOR, A.; COSTA JÚNIOR, J. B. de O. **Lições de Medicina Legal**. 22. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1998.

AMAOLLO, Di Alesandro. Diritto Penale dela circolazione stradale:il delitto dell'omicidio stradale. **Diritto Penale, Dotriina**, 05 fev. 2018. Disponível em: <https://www.ratioiuris.it/diritto-penale-della-circolazione-stradale-delitto-dellomicidio-stradale/>. Acesso em: 29 set. 2023.

BARROSO JÚNIOR, Gilvan; BERTHO, Ana Carolina Soares; VEIGA, Alinne de Carvalho. A letalidade dos acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras em 2016. **Revista brasileira de Estudos de População**, v. 36, p. 1-22, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.20947/S0102-3098a0074>. Acesso em: 15 ago. 2020.

ANDRADE, Flávio da Silva. **Justiça penal consensual**: controvérsias e desafios. 2 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora JusPodivum, 2022.

ANUÁRIO BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, ano 16, 2022.

BARROSO JÚNIOR, Gilvan; BERTHO, Ana Carolina Soares; VEIGA, Alinne de Carvalho. A letalidade dos acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras em 2016. **Revista brasileira de Estudos de População**, v. 36, p. 1-22, 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.20947/S0102-3098a0074>. Acesso em: 15 ago. 2020.

BEM, Leonardo Schmitt de. **Direito penal de trânsito**. 2. ed. ampl., atual. e rev. São Paulo: Saraiva, 2013.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloísa. **Rota de colisão**: a cidade o trânsito e você. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 1.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: crimes contra a pessoa: arts. 121 a 154-B**. 22. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. v. 2.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 28 ago. 2020.

BRASIL. Decreto nº 18.323, de 24/04/1928. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Decreto nº 6.488, de 19/06/2008. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.688, de 03/10/1941. Lei de Contravenções Penais. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 03/10/1941. Código de Processo Penal. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28/01/1941. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.651, de 25/09/1941. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 5.108, de 21/09/1966. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 5.970, de 11/12/1973. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 6.416, de 24/07/1977. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.069, de 13/07/1990. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 8.072, de 25/07/1990. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 9.099, de 26/09/1995. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 9.426, de 24/12/1996. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 10.741, de 1º/10/2003. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 11.275, de 07/02/2006. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 11.343, de 23/08/2006. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 19 dez. 2023.

BRASIL. Lei nº 11.705, de 19/06/2008. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 12.760, de 20/12/2012. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 12.971, de 09/05/2014. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 06/07/2015. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.104, de 09/03/2015. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.281, de 04/05/2016. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.546, de 19/12/2017. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.614, de 11/01/2018. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.654, de 23/04/2018. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.771, de 19/12/2018. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.840, de 05/06/2019. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 13.964, de 24/12/2019. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 14.071, de 13/10/2020. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 14.344, de 24/05/2022. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 14.440, de 02/09/2022. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 14.599, de 19/06/2023. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 05 out. 2023.

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. Informações de saúde. Brasília. Disponível em <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/obt10uf.def>. Acesso em 29 jan. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Acordo de não persecução penal: a novidade do Pacote anticrime interpretada pelo STJ. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/2023/12032023-Acordo-de-nao-persecucao-penal-a-novidade-do-Pacote-Anticrime-interpretada-pelo-STJ.aspx>. Acesso em: 23 ago. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (6. Turma). Agravo Interno no Recurso Especial 1706417/RJ. Relatora: Ministra Maria Thereza de Assis Moura, 05 de dezembro de 2017. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201802653801&dt_publicacao=21/06/2019. Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (6. Turma). Recurso Especial nº 1.790.356/MS (2019/0003756-2). Relator: Ministro Sebastião Reis Júnior, 13 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/websecstj/cgi/revista/REJ.cgi/MON?seq=92257023&tipo=0&nreg=201900037562&SeqCgrmaSessao=&CodOrgaoJgdr=&dt=20190218&formato=PDF&salvar=false>. Acesso em: 14 set. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). Recurso Extraordinário nº 607197/RJ. Relator: Ministro Luiz Roberto Barroso, 12 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15342856529&ext=.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário). Recurso Extraordinário por questão de

ordem em Recurso Extraordinário nº 602.527/RS. Relator: Ministro Cezar Peluzo, 19 de novembro de 2009. Disponível em:
<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=607061>.
Acesso em: 14 set. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1ª Turma). Agravo Regimental no Habeas Corpus 191.464/SC. Relator: Ministro Luiz Roberto Barroso, 11 de novembro de 2020. Disponível em:
<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=754484857>.
Acesso em: 16 set. 2023.

COSENZO, José Carlos *et al.* **Código Penal comentado**: doutrina e jurisprudência: coordenadores *Maurício Schaun Jalil e Vicente Greco Filho*. Barueri/SP: 2016.

CROCE, Delton; CROCE JÚNIOR, Delton. **Manual de Medicina Legal**. 6. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2009.

CULLEN, Patricia *et al.* Are there sex dif there sex differences in crash and crash-related injury between men and women? A 13-year cohort study of young drivers in Australia. **SSM – Population Health**. Sydney, n. 14, 2021. Disponível em:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352827321000914>. Acesso em: 08 jan. 2023.

ESPANHA. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Boletín Oficial del Estado. Código de Tráfico y Seguridad vial. Disponível em:
file:///C:/Users/maoliveira/Downloads/BOE-020_Codigo_de_Trafico_y_Seguridad_Vial.pdf. Acesso em: 15 set. 2023.

ESPÍNOLA FILHO, Eduardo. **Código de processo penal brasileiro anotado**: atualizadores José Geraldo da Silva e Wilson Lavorenti. Campinas: Bookseller, 2000. v. 1.

FANTONI, Rosely. **Subjetividade x Objetividade na lei de restrição ao consumo de álcool por motoristas (“Lei Seca”)**: uma reflexão sobre sua implementação no Brasil. 89 f. Dissertação (Mestrado profissional do Programa de Pós-Graduação em Promoção de Saúde e Prevenção da Violência) – Faculdade de Medicina, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

FERREIRA, Luciano Nery. **Acidentes de trânsito e seus efeitos na qualidade de vida e funcionalidade dos condutores de veículos motorizados terrestres**: estudo longitudinal de base populacional. 216 f. Tese (Doutorado em Saúde Pública) - Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

FRANÇA. République Française. Légifrance. Code de la route. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037411312/. Acesso em: 14 set. 2023.

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA (FMLF). Limites de Bairros e Regiões

Administrativas Salvador/Bahia/Brasil. Salvador, 2023. Disponível em: <http://biblioteca.fmlf.salvador.ba.gov.br/ph182/pdf/livros/Prefeiturasbairro.pdf>. Acesso em: 08 set. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA (IBGE). Agência IBGE Notícias. IBGE divulga estimativa da população dos municípios para 2020. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28668-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2020>. Acesso em: 28 ago. 2020.

GOMES, Luiz Flávio. Mortes no trânsito: Brasil é o 4º do mundo. **Jusbrasil**, 2013. Disponível em: <https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>. Acesso em: 08 set. 2020.

GOMES, Luiz Flávio. **Suspensão condicional do processo**: Lei nº 9.099/95, de 26.09.1995. São Paulo: RT, 1995.

GOMES, Luiz Flávio; CUNHA, Rogério Sanches; PINTO, Ronaldo Batista. **Comentários às reformas do Código de Processo Penal e da Lei de Trânsito**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

GONÇALVES, Matheus Kuhn. **Legislação penal especial**. 2. ed. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

GRECO, Matteo. La fattispecie di omicidio stradale. **Diritto.it. Portale e giuridico con la più recente giurisprudenza**. Disponível em: <https://www.diritto.it/la-fattispecie-omicidio-stradale/>. Acesso em: 15 jun. 2023.

HENRIQUE, Michele Catherin. **Anos potenciais em vida perdidos**: a herança dos acidentes de trânsito para gerações futuras: *uma abordagem interdisciplinar*. 2002. 184 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/84411>. Acesso em: 14 jun. 2023.

HONORATO, Cássio. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 935, p. 183-239, set. 2013.

MELLO JORGE, Maria Helena P. de; ADURA, Flávio Emir. Álcool e direção veicular. **Revista USP**, São Paulo, n. 96, p. 23-36, dez./fev. 2012-2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/52254>. Acesso em: 14 jun. 2023.

HUNGRIA, Nélson. **Comentários ao código penal**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1958. v. 5.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA (IBGE). Agência IBGE

Notícias. IBGE divulga estimativa da população dos municípios para 2020. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28668-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2020>. Acesso em: 28 ago. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA (IBGE). Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2021. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2021/estimativa_dou_2021.pdf. Acesso em: 29 jan. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA (IBGE). Panorama. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/vitoria-da-conquista/panorama>. Acesso em: 29 ago 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Óbitos em acidente de transporte. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia>. Acesso em: 22 ago. 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Óbitos em acidente de transporte. Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/dados-series/85>. Acesso em 19/12/2023.

ITÁLIA. Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo código dell strada. Disponível em: https://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/1992_0285.htm. Acesso em: 16 set. 2023.

JESUS, Damásio. Damásio Evangelista de. **Direito penal**. 23. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 1999. 2º v.

JESUS, Damásio; atualização André Estefam. **Direito penal**. 37. ed. atual. de acordo com as Leis n. 13.869/2019 (Lei de Abuso de Autoridade) e n. 13.964/2019 (Lei Anticrime). São Paulo: Saraiva Educação, 2020, 1º v.

KAHN, Túlio. Taxa de esclarecimento de crimes em 2019 e o funil do crime. Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 17 nov. 2021. Disponível em: <https://pt.linkedin.com/pulse/taxa-de-esclarecimento-crimes-em-2019-e-o-funil-do-crime-tulio-kahn>. Acesso em: 12 set. 2023.

LEAL, Hugo. **Lei seca – 10 anos**: a lei da vida. Rio de Janeiro: Muad X, 2018.

LEMGRUBER, Julita. Problematizando temas relativos ao sistema penitenciário. **FÓRUM DE DEBATES Criminalidade, Violência e Segurança Pública no Brasil: Uma Discussão sobre as Bases de Dados e Questões Metodológicas**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Universidade Cândido Mendes (UCAM), nov. 2000. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/3765-anais-forum-cesec-ipea.pdf>. Acesso em: 12 set. 2023.

- MACHADO, Leonardo Linhares Drumond. **De criminosos a criminalizados: o processo de criminalização no trânsito em Montes Claros-MG**. 2001. 154 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Curso de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/79643>. Acesso em: 05 jan. 2023.
- MARÍN, Letícia. QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de saúde pública**. Escola Nacional de Saúde Pública. Fundação Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro, n. 16(1), p. 7-21, jan./mar. 2000. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2000000100002>. Acesso em: 05 jan. 2023.
- MARTH, Marla Pedroso; SOARES, Erika Scheeren. Direito integral à saúde: estudo com sujeitos envolvidos em acidentes de trânsito sob a percepção do serviço social. **Serviço Social & Saúde**. Campinas, v.1 6, n. 1 (23), p. 99-118, jan./jun. 2017. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/sss/article/view/8651475>. Acesso em: 21 ago. 2020.
- MATTA, Roberto da, com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- MELLO JORGE, Maria Helena P. de; ADURA, Flávio Emir. Álcool e direção veicular. **Revista USP**, São Paulo, n. 96, p. 23-36, dez./fev. 2012-2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/52254>. Acesso em: 14 jun. 2023.
- MESQUITA FILHO, Marcos. Acidentes de trânsito: as consequências visíveis e invisíveis à saúde da população. **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá, n. 128, p. 148-157, jan. 2012. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/13630> >. Acesso em: 18 ago. 2020.
- MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de direito penal**. 12. ed. São Paulo: Atlas: 1997, v. 2.
- MITIDIERO, Nei Pires. **Crimes de trânsito e de circulação extratransito: comentários à parte penal do CTB**. São Paulo: Saraiva, 2015.
- NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de processo penal e execução penal**. 5. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.
- NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 19. ed., rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2019.
- OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Violência no trânsito mata tanto quanto a violência pública: comparativo de vítimas da violência urbana e violência no trânsito**. Indaiatuba: ONSV, 2016. Disponível em:

<http://www.onsv.org.br/observatorio-afirma-violencia-no-transito-tambem-e-violencia-publica/>. Acesso em: 13 mar. 2020.

OLIVEIRA, Marcus Vinícius Berno Nunes de; MACHADO, Bruno Amaral. O fluxo do sistema de justiça como técnica de pesquisa no campo de segurança pública. **Revista Direito e práxis**. Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, p. 781-809, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2017/26702>>. Acesso em: 09 nov. 2021.

PACELLI DE OLIVEIRA, Eugênio. **Curso de processo penal**. 4. ed. rev. atual. ampl. Belo Horizonte: Del Rey, 2005.

PACELLI DE OLIVEIRA, Eugênio; FISCHER, Douglas. **Comentários ao Código de Processo Penal e sua jurisprudência**. 11. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2019.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. Algumas notas sobre a velocidade dos veículos automotores. **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, São Paulo, SP, v. 15, p. 240-252, jul./set. 1996.

RIOS, Pollianna Alves Andrade *et al.* Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, SP, n. 22, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-549720190054>. Acesso em: 16 ago. 2020.

PIRES, Carlos *et al.* Car drivers' safety performance: a benchmark across 32 countries. **IATSS Research**. Tóquio, n. 44, p. 166-179, 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/journal/iatss-research>. Acesso em: 05 jan. 2023.

POLASTRI, Marcellus. **Crimes de trânsito: aspectos processuais e penais**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

PORTUGAL. Código de Estrada. Aprovado pelo Decreto-Lei n° 114, de 03 de maio de 1994. Republicado em 2020. Disponível em: <https://seguropordias.pt/docs/codigo-da-estrada>. Acesso em: 14 set. 2023.

NOGUEIRA, Fernando. **Crimes do Código de Trânsito**. 3. ed. rev. e atual. Leme: J. H. Mizuno, 2013.

OBJETIVO CERO. Más de 4.500 personas se encuentran en prisión por delitos contra la seguridad vial, 2020 Disponível em: <http://seguridadvialenelentornolaboral.com/seguridad-empresas/biblioteca-recursos/infografias>. Acesso em: 15 out. 2022.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, LucVan. **Manual de Investigação em ciências sociais**. Tradução João Minhoto Marques, Maria Amália Mendes e Maria Carvalho. 4. ed. Gradiva: Lisboa, 2005.

REINO UNIDO. Gov.uk. Statistical data set: transport accidents and casualties (TSGB08). Disponível em: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/tsgb08-traffic-accidents-and-casualties#breath-tests-and-failures>. Acesso em: 08 set. 2020.

RIBEIRO, Ludmila M. L.; ROCHA, Rafael L. S.; COUTO, Vinícius A. Nas malhas da justiça: uma análise dos dados oficiais de indiciados por drogas em Belo Horizonte (2008-2015). **Opinião Pública**, Campinas, SP, v. 23, n° 2, p. 397-428, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1807-01912017232397>. Acesso em: 19 dez. 2023.

RIBEIRO, Ludmila M. L.; ZACKSESKI, Cristina. Pesquisa de fluxo e tempos da justiça criminal. *In*: MACHADO, Máira Rocha (Org.). *Pesquisar empiricamente o direito*. São Paulo,

RIOS, Pollianna Alves Andrade *et al.* Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, SP, n. 22, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-549720190054>. Acesso em: 16 ago. 2020.

REVISTA TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. Madrid: Editorial MIC, Año XXXVI, n. 254, jul. 2020. Disponível em: <https://revista.dgt.es/es/>. Acesso em: 15 jun. 2023.

REVISTA TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. Madrid: Editorial MIC, Año XXXVIII, n. 262, jun. 2022. Disponível em: <https://revista.dgt.es/es/>. Acesso em: 15 jun. 2023.

RODRIGUES, Henrique. Primeiro acidente de carro do Brasil foi a 4 km/h e envolveu Olavo Bilac. **QuatroRodas**. São Paulo, 13 mai. 2020, 18h03. Disponível em: <https://quatorodas.abril.com.br/noticias/primeiro-acidente-de-carro-do-brasil-foi-a-4-km-h-e-envolveu-olavo-bilac/>. Acesso em: 10 abr. 2023.

ROSS, H. Laurence. Traffic law violation: a folk crime. **Social Problems**, New York, v. 8, n. 3, p. 231-241, 1960. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/7989>. Acesso em: 27 set. 2023.

SALVADOR. Decreto n° 32.791, de 1°/09/2020. Salvador: Prefeitura Municipal. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2020/09/Dec_32791_2020.pdf. Acesso em 12 jun. 2023.

SALVADOR. Lei n° 9.278, de 20/09/2017. Salvador: Câmara Municipal. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2019/02/Lei_9278_2017.pdf. Acesso em 12 jun. 2023.

SALVADOR. Lei n° 9.750, de 02/10/2023. Salvador: Câmara Municipal. Disponível

em:

<https://leismunicipais.com.br/a1/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2023/975/9750/lei-ordinaria-n-9750-2023-dispoe-sobre-a-obrigatoriedade-de-os-funcionarios-de-postos-de-combustiveis-informarem-as-autoridades-policiais-sobre-condutores-que-demonstrem-sinais-de-embriaguez-no-ambito-do-municipio-de-salvador?q=9.750>. Acesso em 06 out. 2023.

SALVADOR. Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR). **Salvador passa a contar oficialmente com 163 bairros**. Salvador: Secretaria de Desenvolvimento Urbano, 20 set. 2017. Disponível em: <https://sedur.salvador.ba.gov.br/noticias/476-salvador-passa-a-contar-oficialmente-com-163-bairros>. Acesso em: 06 jan. 2023.

SALVADOR. Superintendência de Trânsito de Salvador (TRANSALVADOR). **Relatório preliminar de vítimas fatais no trânsito**. Salvador, 2021. Disponível em: <http://transalvador.salvador.ba.gov.br/conteudo/index.php/estatisticaAcidente/relpreliminarvitima>. Acesso em: 07 jun. 2023.

SALVADOR. Superintendência de Trânsito de Salvador (TRANSALVADOR). **Estatísticas**. Salvador, 2022. Disponível em: <http://transalvador.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 13 out. 2022.

SAMPIERI, Roberto Hernández. COLLADO, Carlos Fernández. LUCIO, Maria del Pilar .Baptista. **Metodologia de pesquisa**. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

SANTOS, Andreia dos. **Morreu na contramão atrapalhando o tráfego**. 232 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1843/VCSA-874RRQ>. Acesso em: 15 jun. 2023.

SÃO PAULO (Estado). INFOSIGA SP – Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/tag/infosiga/>. Acesso em: 13 jun. 2022.

SILVA, Paul Hindenburg de Vasconcelos. **Violência e morte no trânsito: associações ignoradas na prevenção dos acidentes com motociclistas**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2013.

SILVA, Rosania Maria da. **Estudo sobre os comportamentos de risco e fatores de personalidade dos motociclistas acidentados e não acidentados**. 121 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2006. Disponível em: <https://site.ucdb.br/public/md-dissertacoes/7944-estudo-sobre-os-comportamentos-de-riscos-e-fatores-de-personalidade-dos-motociclistas-acidentados-e-nao-acidentados.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2023.

TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar Rodrigues. **Curso de direito processual penal**. 11 ed. rev., ampl. e atual. Salvador: JusPodivum, 2016.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Comentários a lei dos juizados especiais**

criminais. 17. ed. rev. e atualiz. São Paulo: Saraiva, 2000.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Processo Penal**. 17. ed. rev. e atualiz. São Paulo: Saraiva, 1995. 1º v.

TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. **Processo Penal**. 20. ed. rev. modif. e ampl. São Paulo: Saraiva, 1998. 4º v.

VANDERBILT, Tom. **Por que dirigimos assim?: e o que isso diz sobre nós**. Tradução Cristina Yamagami. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

VARGAS, Joana Domingues. Fluxo do sistema de justiça criminal. *In*: LIMA, Renato Sérgio de; RATTON, José Luiz; AZEVEDO, Rodrigo Ghiringhelli de (org.). **Crime, polícia e justiça no Brasil**. 1. ed., 1ª reimp. São Paulo: Contexto, 2014. p. 338-350.

VOLPE, Fabio. *La Mattanza: fenomenologia dell'incidente stradale nelle democrazie occidentali*. Polônia: Lulu.com Press, 2011.

WAISELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência 2012: Caderno complementar 2: acidentes de trânsito**. São Paulo: Instituto Sangari, 2012. Disponível em: https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf. Acesso em: 13 mar. 2020.

APÊNDICE A – Carta de pedido de anuência institucional



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
 ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO / FACULDADE DE DIREITO
 PROGRAMA DE ESTUDOS, PESQUISA E FORMAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA E CIDADANIA
 MESTRADO PROFISSIONAL EM SEGURANÇA PÚBLICA JUSTIÇA E CIDADANIA



CARTA DE PEDIDO DE ANUÊNCIA INSTITUCIONAL

Salvador/BA, 02 de junho de 2020.

Ao

Excelentíssimo Senhor

MOACYR PITTA LIMA FILHO

DD. Juiz da 16ª Vara Criminal da Comarca de Salvador/BA

Senhor Juiz de Direito,

Solicitamos autorização institucional para o desenvolvimento da pesquisa sob o título provisório **PERFIS DOS DELITOS DE TRÂNSITO NA METRÓPOLE DE SALVADOR/BA: PREVENÇÃO E REPRESSÃO**, a ser realizada por mim, Maurício Albagli Oliveira, Juiz de Direito e estudante do Curso de Mestrado Profissional em Segurança Pública, Justiça e Cidadania da Universidade Federal da Bahia (MPSPJC-UFBA), sob orientação da Profa. M.Sc. Andrija Oliveira Almeida.

O estudo tem como objetivo principal traçar um quadro da ocorrência das infrações penais de trânsito no Município de Salvador/BA, para tanto coletando-se dados estatísticos sobre os delitos mais frequentes, a idade, sexo, estado civil, grau de escolaridade, e outros dados acerca dos infratores, tipos de veículos (de passeio, caminhões, motocicletas, entre outras), local e horário do evento, etc.

Tem-se como escopo do estudo, ademais, investigar, além do elemento culposo, circunstâncias peculiares comuns e distintivas que conduzem, de forma única ou concomitante, à consumação dos acidentes de trânsito, tais como a embriaguez do condutor, excesso de velocidade, desobediência à sinalização de trânsito e condições climáticas.

O trabalho lançará mão de pesquisa de **método quantitativo**, o que requer acesso aos autos dos processos por crimes de trânsito em trâmite nessa Vara Criminal, ocorridos entre os anos de 2015-2019.

Destacamos o nosso compromisso com os princípios éticos em pesquisa

e, neste sentido, reiteramos que os dados serão utilizados exclusivamente para fins científicos e que serão assegurados o anonimato, a privacidade e a confidencialidade das informações de terceiros presentes nas peças documentais. Ademais, enfatizamos o comprometimento com a devolutiva dos resultados da pesquisa, se for de interesse desse Juízo Criminal.

Na certeza de contarmos com a colaboração de Vossa Excelência, agradecemos antecipadamente a atenção e permanecemos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

Maurício Albagli Oliveira

Mestrando em Segurança Pública, Justiça e Cidadania
– MPSPJC/UFBA

Matrícula UFBA 2019131996

<http://lattes.cnpq.br/8902729689178040>

E-mail: maoliveira@tjba.jus.br

Tel: (71) 99989-5044

Andrija Oliveira Almeida

Professora Orientadora

Mestrado Profissional em Segurança Pública,
Justiça e Cidadania – MPSPJC/UFBA

<http://lattes.cnpq.br/4304910380004783>

Email: andrija.oliveiraalmeida@gmail.com

APÊNDICE B – Instrumentos da coleta de dados

RELATÓRIO DE PESQUISA PROCESSUAL

Crimes de Embriaguez ao volante (CTB, art. 306)

1) Dados de identificação do processo e marcos temporais iniciais

- a) Número do relatório _____
- b) Data do preenchimento do relatório: ____/____/____
- c) Número do Processo _____ 1-16ª Vara 2-17ª Vara
- d) Número do Inquérito Policial _____^a Delegacia de Polícia
- e) Nome do Acusado _____ 1-masc. 2-fem.
- f) Data de abertura do inquérito policial: ____/____/____
- g) Data do encerramento do inquérito policial: ____/____/____
- h) Data da abertura do processo: ____/____/____

2) Dados do Inquérito Policial

- a) Meio de abertura: 1-Auto de prisão em flagrante 2-Portaria
- b) Concessão de fiança sim não valor: R\$ _____
- c) Número de testemunhas inquiridas: _____
- d) Utilização do etilômetro: 1-sim 2-não
- e) Recusa ao uso do etilômetro: 1-sim 2-não
- f) Laudo de Constatação da embriaguez: 1-sim 2-não
- g) Outra(s) prova(s) pericial(is) 1-sim. Qual? _____ 2-não

3) Dados do Acusado

- a) Data de nascimento: ____/____/____
- b) Idade na data do fato: ____ anos
- c) Estado civil: 1-Solteiro 2-Casado 3-Em união estável
 4-Separado 5-Divorciado 6-Viúvo 999-não informado(a)
- d) Profissão: _____ 999-não informado(a)
- e) Escolaridade: 1-não alfabetizado 2-ensino infantil 3-ensino fundamental incompleto 4-ensino fundamental 5-nível superior 999-não informado(a)
- f) Bairro de residência: _____
- g) Habilitação para dirigir: 1-Sim 2-Não
- h) Condutor profissional: 1-Sim 2-Não
- i) Anotações policiais e/ou judiciais criminais: 1-Sim 2-Não

5) Dados do fato e do processo

- a) Data do fato: ____/____/____
- b) Dia da Semana: 1-Segunda-feira 2-Terça-feira 3-Quarta-feira
 4-Quinta-feira 5-Sexta-feira 6-Sábado 7-Domingo
- c) Horário: ____:____ horas
- d) Local: _____
- e) Situação da abordagem: 1- blitz; 2- manobras perigosas; 3- envolvimento em acidente 4-outras _____
- f) Marca e modelo do veículo _____
- g) Crime(s) indicado(s) na denúncia em concurso com o do art. 306, CTB:
 1- Sim _____ 2-Nenhum
- h) Defesa por: 1-Advogado 2- Defensor Público
- i) Provas produzidas: 1-interrogatório 2-Testemunhal 3-Pericial 4-nenhuma
- j) Número de testemunhas inquiridas 0 1 2 3 4 5

- k) Outra(s) prova(s) produzida(s): 1- Sim qual(is)? _____ 2-Não
 l) Há discussão sobre acordo de não persecução penal (CPP, art. 28-A): 1-s 2- não
- m) Celebração de acordo de não persecução penal: 1-sim 2-não
- n) Houve transação penal (Lei n° 9099/95, de 26/09/1995, arts. 74-76) - casos de lesão corporal culposa: 1-sim 2-não
- o) Suspensão condicional do processo (art. 89, da Lei n° 9.099/95): 1-sim 2-não
- p) Data da determinação da suspensão do processo: ____/____/____
- q) Período determinado para a suspensão: 1-**2 anos** 2- outro _____ anos
- r) Condição adicional ajustada para a suspensão condicional do processo (art. 89, § 2°, da Lei n° 9.099, de 26/09/1995): 1-sim 2-não. Em caso afirmativo, qual:

- s) O Acusado cumpriu as condições?: sim não
- t) Houve sentença extintiva da punibilidade pelo decurso do prazo estabelecido sem revogação da suspensão? 1-sim 2-não
- u) Data da sentença extintiva (art. 89, da Lei n° 9099/95): ____/____/____
- v) Suspensão do processo – réu citado por edital (CPP, art. 366)?: 1-sim 2-não
- x) Data da suspensão do processo – réu citado por edital (CPP, art. 366): ____/____/____
- z) Data da sentença: ____/____/____
- w) Natureza da sentença: 1-condenatória 2-absolutória 3-outras: _____
- y) Crime(s) indicado(s) na sentença condenatória: _____
- z) Recurso: 1-sim 2-não
- aa) Situação do processo na data do relatório: 1-aguardando realização/marcação de audiência 2-processo suspenso (art. 89, da Lei n° 9.099/95) 3-processo suspenso (art. 366, do CPP) processo finalizado por sentença outra

- ab) Outras ocorrências importantes do processo:

RELATÓRIO DE PESQUISA PROCESSUAL

Crimes de homicídio e lesões corporais culposos (CTB, arts. 302 e 303, §§ 1º e 2º)

Homicídio lesão corporal

1) Dados de identificação do processo e marcos temporais iniciais

- a) Número do relatório _____
- b) Data do preenchimento do relatório: ____/____/____
- c) Número do Processo _____ 1-16ª Vara 2-17ª Vara
- d) Número do Inquérito Policial _____ª Delegacia de Polícia
- e) Nome do Acusado _____ 1-masc. 2-fem.
- f) Data de abertura do inquérito policial: ____/____/____
- g) Data do encerramento do inquérito policial: ____/____/____
- h) Data da abertura do processo: ____/____/____

2) Dados do Inquérito Policial

- a) Meio de abertura: 1-Auto de prisão em flagrante 2-Portaria
- b) Concessão de fiança sim não valor: R\$ _____
- c) Número de testemunhas policiais/agentes de trânsito inquiridas: _____
- d) Número de outras testemunhas inquiridas: _____
- e) Foi proposto ao agente a utilização de etilômetro: 1-sim 2-não
- f) Recusa ao uso do etilômetro: 1-sim 2-não
- g) Laudo de Constatação da embriaguez: 1-sim 2-não
- o Laudo(s) pericial(is) produzidos: Laudo de exame de lesões corporais
 Laudo cadavérico Laudo de perícia no local do acidente Laudo de constatação da embriaguez

3) Dados do Acusado

- a) Data de nascimento: ____/____/____
- b) Idade na data do fato: ____ anos
- c) Estado civil: 1-Solteiro 2-Casado 3-Em união estável
 4-Separado 5-Divorciado 6-Viúvo 999-não informado(a)
- d) Profissão: _____ 999-não informado(a)
- e) Escolaridade: 1-não alfabetizado 2-ensino infantil 3-ensino fundamental incompleto 4-ensino fundamental 5- ensino médio 6- ensino superior 999-não informado(a)
- f) Bairro de residência: _____
- g) Habilitação para dirigir: 1-Sim 2-Não
- h) Condutor profissional: 1-Sim 2-Não
- i) Anotações policiais e/ou judiciais criminais: 1-Sim 2-Não

4) Dados da Vítima

- a) situação em que se encontrava no momento do acidente: 1-dentro do veículo guiado pelo suspeito 2-dentro de outro veículo envolvido no acidente 3-pedestre
- b) Sexo: 1-Masculino 2-Feminino
- c) Data de nascimento: ____/____/____ 999-não informado(a)
- d) Profissão _____ 999-não informado(a)
- Idade na data do fato: ____ anos 999-não informado(a)
- Estado civil: 1-Solteiro 2-Casado 3-Em união estável 4-Separado
 5-Divorciado 6-Viúvo 999-não informado(a)

Escolaridade 1-Não alfabetizado 2-Ensino infantil 3-ensino fundamental incompleto
 4-ensino fundamental completo 5-ensino médio nível superior
 o 999-não informado(a)

5) Dados do fato e do processo

- a) Data do fato: ____/____/____
- b) Dia da Semana: 1-Segunda-feira 2-Terça-feira 3-Quarta-feira
 o 4-Quinta-feira 5-Sexta-feira 6-Sábado 7-Domingo
- c) Horário: ____:____ horas
- d) Local: _____
- e) Situação da abordagem: 1- blitz; 2- manobras perigosas; 3- envolvimento em acidente 4-outras _____
- f) Marca e modelo do veículo _____
- g) Tipo do acidente: 1- Atropelamento de animal 2-Atropelamento de pessoa 3-Capotamento 4-Choque 5-Colisão 6-engavetamento 7-Queda
 o 8-Tombamento Outro. Qual?
- h) Crime(s) indicado(s) na denúncia (anotar parágrafos e incisos):

- i) Defesa por: 1-Advogado 2- Defensor Público 3- sem defensor
- j) Provas produzidas: 1-interrogatório 2-Testemunhal 3-Pericial 4-nenhuma
- k) Número total de testemunhas inquiridas (incluindo policiais/AT e vítimas): _____
- l) Número de testemunhas policiais militares e agentes de trânsito inquiridos: _____
- m) Outra(s) prova(s) produzida(s): 1- Sim qual(is)? _____ 2-Não
- n) Há discussão sobre acordo de não persecução penal (CPP, art. 28-A): 1-s 2- não
- o) Celebração de acordo de não persecução penal: 1-sim 2-não
- p) Houve transação penal (Lei n° 9099/95, de 26/09/1995, arts. 74-76) - casos de lesão corporal culposa: 1-sim 2-não
- q) Suspensão condicional do processo (art. 89, da Lei n° 9.099/95): 1-sim 2-não
- r) Data da determinação da suspensão do processo: ____/____/____
- s) Período determinado para a suspensão: 1-2 anos 2- outro _____ anos
- t) Condição adicional ajustada para a suspensão condicional do processo (art. 89, § 2°, da Lei n° 9.099, de 26/09/1995): 1-sim 2-não. Em caso afirmativo, qual:

- u) O Acusado cumpriu as condições?: sim não
- v) Houve sentença extintiva da punibilidade pelo decurso do prazo estabelecido sem revogação da suspensão? 1-sim 2-não
- w) Data da sentença extintiva (art. 89, da Lei n° 9099/95): ____/____/____
- x) Suspensão do processo – réu citado por edital (CPP, art. 366)?: 1-sim 2-não
- y) Data da suspensão do processo – réu citado por edital (CPP, art. 366): ____/____/____
- z) Data da sentença: ____/____/____
- aa) Natureza da sentença: 1-condenatória 2-absolutória 3-outras: _____
- ab) Crime(s) indicado(s) na sentença condenatória: _____
- ac) Recurso: 1-sim 2-não
- ad) Situação do processo na data do relatório: 1-aguardando realização/marcação de audiência 2-processo suspenso (art. 89, da Lei n° 9.099/95) 3-processo suspenso (art. 366, do CPP) processo finalizado por sentença outra

ab) Outras ocorrências importantes do processo:

APÊNDICE C– Bairros e regiões administrativas do município de Salvador

* De acordo com a Lei Municipal nº 9.278, de 20/09/2017, e o Decreto Municipal nº 32.791, de 1º/09/2020.

	Bairro	Região administrativa
1	Alto da Terezinha	Subúrbio/Ilhas
2	Colinas de Periperi	Subúrbio/Ilhas
3	Coutos	Subúrbio/Ilhas
4	Fazenda Coutos	Subúrbio/Ilhas
5	Ilha Amarela	Subúrbio/Ilhas
6	Ilha de Bom Jesus dos Passos	Subúrbio/Ilhas
7	Ilha de Maré	Subúrbio/Ilhas
8	Ilha dos Frades	Subúrbio/Ilhas
9	Itacaranha	Subúrbio/Ilhas
10	Mirantes de Periperi	Subúrbio/Ilhas
11	Nova Constituinte	Subúrbio/Ilhas
12	Paripe	Subúrbio/Ilhas
13	Periperi	Subúrbio/Ilhas
14	Plataforma	Subúrbio/Ilhas
15	Praia Grande	Subúrbio/Ilhas
16	Rio Sena	Subúrbio/Ilhas
17	São João do Cabrito	Subúrbio/Ilhas
18	São Tomé	Subúrbio/Ilhas
19	Vista Alegre	Subúrbio/Ilhas
20	Águas Claras	Cajazeiras
21	Boca da Mata	Cajazeiras
22	Cajazeiras II	Cajazeiras
23	Cajazeiras IV	Cajazeiras
24	Cajazeiras V	Cajazeiras
25	Cajazeiras VI	Cajazeiras
26	Cajazeiras VII	Cajazeiras
27	Cajazeiras VIII	Cajazeiras
28	Cajazeiras X	Cajazeiras
29	Cajazeiras XI	Cajazeiras
30	Castelo Branco	Cajazeiras
31	Dom Avelar	Cajazeiras
32	Fazenda Grande I	Cajazeiras
33	Fazenda Grande II	Cajazeiras
34	Fazenda Grande III	Cajazeiras
35	Fazenda Grande IV	Cajazeiras
36	Jaguaripe I	Cajazeiras
37	Aeroporto	Itapuã
38	Alto do Coqueirinho	Itapuã
39	Areia Branca	Itapuã
40	Bairro da Paz	Itapuã
41	Boca do Rio	Itapuã
42	Cassange	Itapuã
43	Imbuí	Itapuã
44	Itapuã	Itapuã
45	Itinga	Itapuã
46	Jardim das Margaridas	Itapuã
47	Mussurunga	Itapuã

48	Nova Esperança	Itapuã
49	Patamares	Itapuã
50	Piatã	Itapuã
51	Pituaçu	Itapuã
52	São Cristóvão	Itapuã
53	Stella Maris	Itapuã
54	Boa Viagem	Cidade Baixa
55	Bonfim	Cidade Baixa
56	Calçada	Cidade Baixa
57	Caminho de Areia	Cidade Baixa
58	Lobato	Cidade Baixa
59	Mangueira	Cidade Baixa
60	Mares	Cidade Baixa
61	Massaranduba	Cidade Baixa
62	Monte Serrat	Cidade Baixa
63	Ribeira	Cidade Baixa
64	Roma	Cidade Baixa
65	Santa Luzia	Cidade Baixa
66	Uruguai	Cidade Baixa
67	Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro	Cidade Baixa
68	Alto das Pombas	Barra Pituba
69	Amaralina	Barra Pituba
70	Barra	Barra Pituba
71	Calabar	Barra Pituba
72	Caminho das Árvores	Barra Pituba
73	Canela	Barra Pituba
74	Chame-chame	Barra Pituba
75	Chapada do Rio Vermelho	Barra Pituba
76	Costa Azul	Barra Pituba
77	Engenho Velho da Federação	Barra Pituba
78	Federação	Barra Pituba
79	Graça	Barra Pituba
80	Itaigara	Barra Pituba
81	Jardim Armação	Barra Pituba
82	Nordeste de Amaralina	Barra Pituba
83	Ondina	Barra Pituba
84	Pituba	Barra Pituba
85	Rio Vermelho	Barra Pituba
86	Santa Cruz	Barra Pituba
87	STIEP	Barra Pituba
88	Vale das Pedrinhas	Barra Pituba
89	Vitória	Barra Pituba
90	Arenoso	Cabula/Tancredo Neves
91	Arraial do Retiro	Cabula/Tancredo Neves
92	Barreiras	Cabula/Tancredo Neves
93	Beiru/Tancredo Neves	Cabula/Tancredo Neves
94	Cabula	Cabula/Tancredo Neves
95	Cabula VI	Cabula/Tancredo Neves
96	Calabetão	Cabula/Tancredo Neves
97	Centro Administrativo da Bahia	Cabula/Tancredo Neves
98	Doron	Cabula/Tancredo Neves
99	Engomadeira	Cabula/Tancredo Neves
100	Granjas Rurais Presidente Vargas	Cabula/Tancredo Neves

101	Jardim Santo Inácio	Cabula/Tancredo Neves
102	Mata Escura	Cabula/Tancredo Neves
103	Narandiba	Cabula/Tancredo Neves
104	Nova Sussuarana	Cabula/Tancredo Neves
105	Novo Horizonte	Cabula/Tancredo Neves
106	Pernambués	Cabula/Tancredo Neves
107	Resgate	Cabula/Tancredo Neves
108	Saboeiro	Cabula/Tancredo Neves
109	São Gonçalo	Cabula/Tancredo Neves
110	Saramandaia	Cabula/Tancredo Neves
111	Sussuarana	Cabula/Tancredo Neves
112	Canabrava	Pau da Lima
113	Jardim Cajazeiras	Pau da Lima
114	Jardim Nova Esperança	Pau da Lima
115	Nova Brasília	Pau da Lima
116	Novo Marotinho	Pau da Lima
117	Pau da Lima	Pau da Lima
118	Porto Seco Pirajá	Pau da Lima
119	São Marcos	Pau da Lima
120	São Rafael	Pau da Lima
121	Sete de Abril	Pau da Lima
122	Trobogy	Pau da Lima
123	Vale dos Lagos	Pau da Lima
124	Vila Canária	Pau da Lima
125	Alto do Cabrito	São Caetano/Liberdade
126	Baixa de Quintas	São Caetano/Liberdade
127	Boa Vista de São Caetano	São Caetano/Liberdade
128	Bom Juá	São Caetano/Liberdade
129	Caixa D'água	São Caetano/Liberdade
130	Campinas de Pirajá	São Caetano/Liberdade
131	Capelinha	São Caetano/Liberdade
132	Cidade Nova	São Caetano/Liberdade
133	Curuzu	São Caetano/Liberdade
134	Fazenda Grande do Retiro	São Caetano/Liberdade
135	IAPI	São Caetano/Liberdade
136	Lapinha	São Caetano/Liberdade
137	Liberdade	São Caetano/Liberdade
138	Marechal Rondon	São Caetano/Liberdade
139	Pau Miúdo	São Caetano/Liberdade
140	Pero Vaz	São Caetano/Liberdade
141	Retiro	São Caetano/Liberdade
142	Santa Mônica	São Caetano/Liberdade
143	São Caetano	São Caetano/Liberdade
144	Moradas da Lagoa	Valéria
145	Palestina	Valéria
146	Pirajá	Valéria
147	Valéria	Valéria
148	Acupe	Centro/Brotas
149	Barbalho	Centro/Brotas
150	Barris	Centro/Brotas
151	Boa Vista de Brotas	Centro/Brotas
152	Brotas	Centro/Brotas
153	Candeal	Centro/Brotas
154	Centro	Centro/Brotas
155	Centro Histórico	Centro/Brotas

156	Comércio	Centro/Brotas
157	Cosme de Farias	Centro/Brotas
158	Dois de Julho	Centro/Brotas
159	Engenho Velho de Brotas	Centro/Brotas
160	Garcia	Centro/Brotas
161	Horto Florestal	Centro/Brotas
162	Luiz Anselmo	Centro/Brotas
163	Macaúbas	Centro/Brotas
164	Matatu	Centro/Brotas
165	Nazaré	Centro/Brotas
166	Santo Agostinho	Centro/Brotas
167	Santo Antônio	Centro/Brotas
168	Saúde	Centro/Brotas
169	Tororó	Centro/Brotas
170	Vila Laura	Centro/Brotas

APÊNDICE D – Jurisprudência recente do Superior Tribunal de Justiça sobre crime de homicídio culposo

	Recurso	Crime em apuração	Data do Julgamento
1	AgRg no HC 594730 / RJ	Homicídio culposo por erro de engenharia	18/05/2023
2	AgRg nos EDcl no REsp 2035019 / MG	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	26/04/2023
3	AgRg no REsp 2001555 / MG	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	24/04/2023
4	AgRg no AREsp 2225786 / RS	Homicídio culposo por erro médico	17/04/2023
5	EDcl no AgRg no AREsp 2149815 / MG	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	13/03/2023
6	REsp 1913698 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	06/03/2023
7	AgRg no REsp 2018009 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	07/02/2023
8	AgRg no AgRg no AREsp 2156145 / CE	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	19/12/2022
9	AgRg no RHC 172788 / PA	Homicídio culposo por erro médico	19/12/2022
10	AgRg no AREsp 1821221 / MG	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	12/12/2022
11	AgRg no AREsp 2149815 / MG	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	12/12/2022
12	AgRg no HC 763975 / MS	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	12/12/2022
13	AgRg no HC 778637 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	12/12/2022
14	AgRg no REsp 1874778 / PR	Homicídio culposo em acidente de trabalho	25/10/2022
15	EDcl no RHC 169306 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	25/10/2022
16	AgRg no AREsp 1923433 / RJ	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	25/10/2022
17	AgRg no HC 737037 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	21/10/2022
18	AgRg no AREsp 1980372 / CE	Homicídio culposo - overdose por uso de drogas	27/09/2022
19	AgRg no AREsp 2142365 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	14/09/2022
20	REsp 1954680 / SC	Homicídio culposo por erro médico	23/08/2022
21	AgRg no HC 746697 / SP	Homicídio culposo por negligência médica	23/08/2022
22	AgRg no HC 737545 / PE	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	16/08/2022
23	HC 702667 / RS	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	02/08/2022
24	AgRg no REsp 1877808 / DF	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	09/08/2022
25	AgRg no HC 728581 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	02/08/2022
26	AgRg no REsp 1970578 / SC	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	03/05/2022
27	AgRg no AREsp 1935427 / SC	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	21/06/2022

28	AgRg no REsp 1976946 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	21/06/2022
29	AgRg no AREsp 1431043 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	14/06/2022
30	AgRg no AREsp 1950965 / CE	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	14/06/2022
31	REsp 1926591 / SP	Homicídio culposo por erro médico	03/05/2022
32	AgRg no REsp 1960825 / PR	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	24/05/2022
33	AgRg no RHC 157660 / RS	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	20/05/2022
34	AgRg no HC 660844 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	10/05/2022
35	AgRg no AgRg no RHC 157389 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	16/05/2022
36	AgRg no AREsp 1946819 / SP	Homicídio culposo por erro médico	06/05/2022
37	AgRg no REsp 1992185 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	26/04/2022
38	AgRg no AREsp 1962016 / SC	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	05/04/2022
39	AgRg no AREsp 2012265 / SP	Homicídio culposo por erro médico	05/04/2022
40	RHC 129365 / SC	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	29/03/2022
41	AgRg no AREsp 1877128 / DF	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	08/02/2022
42	AgRg no RHC 125185 / MS	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	22/03/2022
43	AgRg no RHC 159048 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	15/03/2022
44	AgRg no REsp 1972486 / PR	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	22/02/2022
45	AgRg nos EDcl no REsp 1960064 / MG	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	22/02/2022
46	AgRg no REsp 1965389 / SC	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	25/02/2022
47	REsp 1939258 / PR	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	21/03/2022
48	AgRg no AREsp 1929766 / SP	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	08/02/2022
49	AgRg no HC 683512 / RN	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	14/12/2021
50	AgRg no AREsp 1773556 / PR	Homicídio culposo na direção de veículo automotor	14/12/2021

