



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO
CURSO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS

MARIA DE FÁTIMA DE OLIVEIRA GONÇALVES

ANÁLISE CRÍTICA DA ELASTICIDADE DO CONCEITO DE DOLO
EVENTUAL NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO

SOUSA - PB
2008

MARIA DE FÁTIMA DE OLIVEIRA GONÇALVES

ANÁLISE CRÍTICA DA ELASTICIDADE DO CONCEITO DE DOLO
EVENTUAL NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Jurídicas e Sociais do CCJS da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharela em Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientadora: Professora Ma. Carla Pedrosa de Figueiredo.

SOUSA - PB
2008

Maria de Fátima de Oliveira Gonçalves

**ANÁLISE CRÍTICA DA ELASTICIDADE DO CONCEITO DE DOLO EVENTUAL NOS
HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Curso de Ciências Jurídicas e Sociais, da Universidade Federal de Campina Grande, em cumprimento dos requisitos necessários para obtenção do Título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

Aprovada em: 26 de novembro de 2008.

COMISSÃO EXAMINADORA

Professora Orientadora: Prof.^a Doutoranda Carla Pedrosa de Figueiredo

Professor avaliador: Prof.^a Doutoranda Maria de Lourdes Mesquita

Professor avaliador: Prof. Doutorando Francivaldo Gomes de Moura

Com todo o meu amor, dedico aos meus pais, esse estudo. Vez que, sempre acreditaram em meu potencial e lutaram incessantemente para transformar esse sonho na mais bela realidade.

AGRADECIMENTOS

A luz guiadora de Nosso Senhor Jesus Cristo, concebida como graça divina, dando-me força e coragem nessa longa caminhada.

Aos meus pais, Manuel e Marlene, pela minha vida e pelo sacrifício desmedido na realização deste sonho.

A meu irmão Tiago, pelo seu companheirismo e compreensão.

As minhas grandes pequenas amigas, Aninha e Conceição, que sempre estiveram ao meu lado, compartilhando inúmeros momentos dessa longa caminhada. Com a mais sincera e verdadeira amizade, que será guardada a sete chaves em meu coração.

A minha amiga Nívia, na contribuição de meus estudos e pela fiel amizade.

A minha dileta amiga Liesca, que mesmo distante, preservou com tanto carinho nossa grande amizade.

Aos meus amigos Vinicius e Eliomar pelo companheirismo e amizade.

As minhas amigas Amanda, Ana Livia e Áquila pelos momentos de alegria e distração.

Ao meu querido amigo André, pela sua amizade, guardada com muito carinho e levada pelo resto de minha vida.

A minha orientadora e amiga, Professora Carla Pedrosa, pelo apoio e auxílio através de seu profundo conhecimento.

“No processo criminal, máxime para condenar, tudo deve ser claro como a luz, certo como a evidência, positivo como qualquer expressão algébrica.” (Alexandre Wunderlich).

RESUMO

Na atualidade brasileira percebe-se que o número de homicídios praticados no trânsito vem crescendo a cada dia gerando, com isso, um grande clamor no meio social, pois em alguns casos esses delitos não recebem a reprimenda necessária. Dentro desse contexto, foi aprovado em 1997 o Código de Trânsito Brasileiro (lei 9503) que passou a prever o homicídio culposo em seu artigo 302, mas não foi suficiente para a diminuição desse tipo de crime. Convém ressaltar que, mesmo com a aludida lei a sociedade juntamente com a mídia sensacionalista passou a exigir do Poder Judiciário um maior rigor na punição desses delitos. Atendendo a esses reclames sociais, a jurisprudência dos Tribunais pátrios, bem como as decisões dos juizes passam a adotar o conceito de dolo eventual para os homicídios praticados no trânsito quando há a conjugação da embriaguez e do emprego de alta velocidade, aplicando, neste caso, o artigo 18, inciso I, do Código Penal. Portanto, este trabalho tem como principal objetivo compreender as reais causas que impulsionam o Judiciário a elasticizar o conceito de dolo eventual aos homicídios viários bem como demonstrar que esse entendimento não deve prosperar, pois ele se baseia em elementos objetivos deixando de levar em consideração o elemento subjetivo norteador da conduta do agente. Para a realização desse trabalho recorre-se à pesquisa bibliográfica, ao método exegético-jurídico e ao histórico evolutivo, sistematizando o estudo em três capítulos. No primeiro abordar-se-á os aspectos gerais do dolo e da culpa. O segundo capítulo tratar-se-á dos homicídios praticados no trânsito, sendo necessário abordar os elementos históricos, traçar um panorama entre o homicídio comum e o homicídio viário, dentre outros. No terceiro capítulo, por sua vez, será tratado o foco principal do trabalho, qual seja a análise crítica sobre a elasticidade do conceito de dolo eventual aos homicídios de trânsito onde será demonstrado que este entendimento não é a solução mais adequada para o julgamento dessa espécie de delito.

Palavras-chaves: Homicídios de Trânsito. Elasticidade. Dolo Eventual.

ABSTRACT

Present times in Brazil realizes that the number of homicides charged in traffic is growing every day creating, with this, a great outcry in the social environment, because in some cases these crimes do not receive the necessary punishment. Within this context, it was approved in 1997 the Brazilian Traffic Code (Act n. 9503) that now provides for manslaughter in Article 302, but it was not enough to decrease this type of crime. It should be emphasized that, even with the mentioned law, the society along with the sensational media began to require the Judiciary tightening in the punishment of such crimes. Given these social complaints, the jurisprudence of the national Courts, and the decisions of judges are to adopt the concept of eventual intent to murder charged in traffic when there is drunkenness and the combination of the use of high speed, applying, in this case, Article 18, item I of the Penal Code. Therefore, this essay has as its main objective to understand the real causes that drive the Judiciary to extend the concept of eventual intent to traffic murders as well as demonstrate that this understanding should not prosper because it is based on objective elements leaving to take into account the subjective element guiding the conduct of the agent. To carry out this essay it makes use of the literature search, the exegetic-legal and historical evolution method, arranging the study in three chapters. The first one deals with general aspects of intent and guilt. The second chapter deals with murders charged in traffic, being necessary to address the historical elements, draws a picture of the murder and common road homicide, among others. In the third chapter, in turn, will be dealt with the main focus of work, which is a critical analysis on the elasticity of the concept of intent to murder charged in traffic where it will be shown that this understanding is not the most appropriate solution for the prosecution of this kind of crime.

Keyword: Traffic Homicides. Elasticity. Eventual Intent.

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

INTRODUÇÃO.....	09
CAPÍTULO 1 DOS ASPECTOS GERAIS DO DOLO E DA CULPA.....	11
1.1 Conceito de dolo.....	11
1.2. Teorias do dolo.....	12
1.3 Espécies de dolo.....	14
1.4 Conceito de culpa.....	18
1.4.1 Elementos do fato típico culposo.....	20
1.4.2 Modalidades de culpa.....	22
1.4.3 Espécies de culpa.....	23
CAPÍTULO 2 – DOS HOMICÍDIOS PRATICADOS NO TRÂNSITO.....	25
2.1 Noções Históricas.....	25
2.2 Aspectos Gerais.....	28
2.3 Paralelo entre o homicídio de trânsito e o homicídio comum.....	32
2.4 Tipificação do homicídio culposo no trânsito.....	34
CAPÍTULO 3 ANÁLISE CRÍTICA DA ELASTICIDADE DO CONCEITO DE DOLO EVENTUAL NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO.....	37
3.1 Diferença entre dolo eventual e culpa consciente.....	37
3.2 A possibilidade do homicídio doloso no trânsito.....	40
3.3 Posições jurisprudenciais.....	43
3.4 Críticas à elasticidade do dolo eventual nos homicídios de trânsito.....	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
REFERÊNCIAS.....	51

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão intitulado “Análise crítica da elasticidade do conceito de dolo eventual nos homicídios de trânsito” tem por objetivo geral analisar as reais causas que impulsionam o Poder Judiciário na capitulação do dolo eventual para os homicídios viários.

São objetivos específicos da pesquisa: estudar o dolo e a culpa para a compreensão do tema proposto; estudar os aspectos gerais dos homicídios viários; examinar a posição dos Tribunais e da doutrina frente a tais delitos; e, comprovar que a utilização da elasticidade do dolo eventual aos homicídios de trânsito pelo órgão jurisdicional é uma forma equivocada para a solução desses ilícitos.

A escolha desse tema tem como justificativa o elevado número de acidentes de trânsito que resultam na morte de várias pessoas sendo considerado pelos operadores do direito como sendo uma tragédia social. E, por conseguinte, devido às pressões sociais bem como as opiniões suscitadas pela mídia sensacionalista foi elaborada no ano de 1997 a lei 9.503 que trouxe em seu artigo 302 a capitulação do homicídio culposo de trânsito prevendo penas mais severas do que as previstas pelo Código Penal para o homicídio culposo comum.

É importante ressaltar que, o Código de Trânsito apenas prevê a modalidade culposa para os homicídios viários, e, diante desta lacuna, os Tribunais bem como os juízes passaram a adotar o dolo eventual para esse tipo de crime quando há a combinação da embriaguez com o excesso de velocidade. Esse posicionamento é bastante criticado pela doutrina majoritária como será visto com a realização desse trabalho.

A problemática dessa pesquisa encontra-se relacionada com a questão da elasticidade do conceito de dolo eventual para os homicídios praticados no trânsito, sendo essa medida um atentado à estrutura jurídico-penal e por ser um tema bastante polêmico na doutrina e na jurisprudência. Para tanto, o problema a ser solucionado pelo presente trabalho pode resumir-se na seguinte indagação: É correta a adoção do dolo eventual pelo Poder Judiciário no julgamento dos homicídios de trânsito?

Para a produção e a elaboração da presente pesquisa científica serão utilizados os métodos histórico-evolutivo, com a análise da historicidade da

legislação que cuida da matéria; o bibliográfico, com a apreciação da doutrina que trata sobre o assunto, de artigos da *internet* e da jurisprudência; e o exegético jurídico em que se busca interpretar o sentido da lei pertinente à matéria.

O capítulo introdutório analisará os elementos da conduta criminosa, ou seja, discorrerá sobre os aspectos gerais do dolo e da culpa, isto é, será feita uma abordagem com diversas considerações acerca dos institutos jurídicos penais retromencionados. Será estabelecido de cada um desses institutos, os seus conceitos, as suas espécies e dependendo do instituto, a verificação das suas modalidades. Como também as teorias que circundam o dolo e as teorias que são adotadas pelo Código Penal Brasileiro, pois esse estudo torna-se imprescindível para a compreensão do posicionamento a ser adotado por esse trabalho.

O segundo capítulo tratar-se-á dos homicídios ocorridos no trânsito brasileiro apresentando um panorama histórico, trazendo os conceitos de trânsito e de veículo automotor, serão analisados os dados estatísticos acerca dessa violência viária bem como a tipificação feita pelo artigo 302 do CTB para os homicídios culposos de trânsito.

No terceiro capítulo, intitulado "Análise crítica da elasticidade do conceito de dolo eventual nos homicídios de trânsito", será questionado o posicionamento da Justiça Brasileira em adotar o dolo eventual aos homicídios de trânsito.

Por fim, a presente pesquisa é de suma importância para os operadores do Direito e para os estudiosos, pois irá apresentar uma discussão concreta acerca do tema e demonstrar uma correta interpretação a ser adotada pelos Tribunais.

CAPÍTULO 1 DOS ASPECTOS GERAIS DO DOLO E DA CULPA

Antes de se adentrar ao tema específico desse trabalho monográfico, torna-se necessário elucidar nesse capítulo introdutório as diversas considerações acerca do dolo e da culpa.

Procura-se com isso estabelecer seus conceitos, suas respectivas modalidades. Além disso, será feita uma breve análise acerca das teorias circundantes ao dolo e o paralelo das adotadas pelo Código Penal Brasileiro.

1.1 Conceito de dolo

Para que se possa estabelecer uma construção lógica e fundamentada acerca do tema, é mister, pois, ao lado dos elementos constitutivos da culpabilidade *lato sensu*, quais sejam, a imputabilidade e a exigência de conduta conforme o dever, a apreciação do elemento psicológico-normativo.

Em que se pese, será este manifestado na órbita da ligação intelectual existente entre a conduta do agente e o fato danoso. Assim sendo, entende a doutrina penalista, que o nexos de ligação poderá assumir a forma de dolo ou culpa.

Desse modo, levando-se em consideração o elemento psicológico na formulação dos tipos penais, tem-se como dolo, a vontade e a consciência de realizar os elementos constantes no tipo penal. Isto é, a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta.

Na lição de Welzel (*apud* Rogério Greco, 2006, p.191):

toda ação consciente é conduzida pela decisão da ação, quer dizer, pela consciência do que se quer – o momento intelectual – e pela decisão a respeito de querer realizá-lo o momento volitivo. Ambos os momentos, conjuntamente, como fatores configuradores de uma ação típica real, formam o dolo (= dolo do tipo).

Nessa esteira, a Legislação Penal Pátria, em seu art. 18, I, aduz como crime doloso, aquele em que o agente quis o resultado e assumiu o risco de produzi-lo.

Portanto, em face do exposto, são elementos constitutivos do dolo, a consciência (conhecimento do fato que constitui a ação típica – elemento intelectual) e a vontade (elemento volitivo de realizar esse fato).

Onde, a consciência do autor deve trazer à baila todos os componentes do tipo, prevendo os dados essenciais dos elementos típicos futuros, em especial o resultado e o processo causal.

Já, no que tange a vontade, a mesma, consiste em executar a ação típica, estendendo-se a todos os elementos objetivos conhecidos pelo autor, para então, servir de base à sua decisão de praticá-la. Abrangendo também, os meios empregados e as conseqüências secundárias da sua atuação.

1.2 Teorias do dolo

Sabe-se que o dolo é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta. Entretanto, para explicar a existência do dolo nas ações humanas, a doutrina, por sua vez, criou teorias a fim de analisar o fato e os elementos distintivos que permeiam sua incidência na prática.

Assim, são teorias que dizem respeito ao dolo, a teoria da vontade, a teoria do consentimento ou assentimento, a teoria da representação e a teoria da probabilidade.

A primeira teoria que se segue é a da vontade. Onde o dolo é a vontade de realizar a conduta e produzir o resultado. Nas palavras do insigne jurista Julio Fabrini Mirabete (2005, p.140) “o dolo ocorrerá sempre que o agente tiver vontade de praticar a ação e o resultado desta seja por ele desejado”.

Não é exigida, propriamente a consciência de ilicitude da conduta, pois a consciência irá afetar somente o juízo de culpabilidade (reprovabilidade da conduta típica e antijurídica) do agente, influenciando apenas, na dosimetria de sua pena, não tendo a mesma, o condão de descaracterizar a ocorrência do crime.

Constata-se, dessa forma, que a essência do dolo deve estar representada na vontade, não de violar a lei, mas sim, de realizar a ação e obter o resultado.

Já na teoria do consentimento ou assentimento, atua com dolo aquele que, antevendo como possível o resultado danoso por meio da prática de sua conduta e

mesmo não querendo de forma direta, não se importa com a sua ocorrência, ou seja, assume o risco da produção.. Aqui, o autor não quer diretamente o resultado, porém o entende como possível e o aceita. Juarez Tavares (*apud* Greco 2006, p.197) ensina que,

a teoria do consentimento ou da assunção é a teoria dominante e tem por base uma vinculação emocional do agente para com o resultado. Vale dizer, exige não apenas o conhecimento ou a previsão de que a conduta e o resultado típicos podem realizar-se, como também de conformar-se ou de aceitar ou de assumir o risco de sua produção.

Para a teoria da representação, configura-se o dolo, toda vez que o autor tiver tão-somente como possível a previsão do resultado e, mesmo assim decide na continuidade de sua conduta. Conforme os ensinamentos de Fernando Capez (2005, p.194),

É a vontade de realizar a conduta, prevendo a possibilidade da ocorrência do resultado, sem, contudo, desejá-lo. Denominando-se teoria da representação, porque basta o agente representar (prever) a possibilidade de resultado para a conduta ser qualificada como dolosa.

Destarte, os adeptos dessa teoria, acreditam que não se deve questionar, se o agente havia assumido o risco de produzir o resultado, ou se, o mesmo antevendo como possível, acreditava em sua não-ocorrência. Mas sim, a consciência de que sua conduta provocará o resultado.

Registra-se, que a teoria da representação não distingue o dolo eventual da culpa consciente, já que a antevisão do resultado induz à responsabilização do agente a título de dolo.

Por último, tem-se a teoria da probabilidade, apresentando em sua formulação, dados estatísticos. Ou seja, de acordo com determinado comportamento praticado pelo agente, estatisticamente, existiria uma grande probabilidade de advir o resultado, estando dessa forma, diante do dolo eventual. Todavia, a retromencionada teoria peca por deixar de lado o que mais interessa à caracterização do dolo, a aferição do elemento volitivo.

Dessa maneira, verifica-se como teorias adotadas pelo Código Penal Brasileiro em consonância com o teor do art. 18, I, as teorias da vontade e do assentimento. Pois, conclui-se agir dolosamente aquele que diretamente, quer a

produção de resultado, como também, aquele mesmo não o desejando de forma direta, assume o risco de produzi-lo.

Conseqüentemente, a simples representação mental do resultado não configura a responsabilização do agente pela conduta dolosa, uma vez que, pelo menos, deve o aceitar, não se importando com a sua ocorrência. E, em virtude desse entendimento, o Código Penal não recepcionou a teoria da representação.

1.3 Espécies de dolo

Para a melhor compreensão acerca dolo, far-se-á o exame pormenorizado de suas espécies. Partindo-se, primeiramente do dolo natural, que é aquele concebido como um elemento puramente psicológico, desprovido de qualquer juízo de valor.

Nada mais é, do que o simples querer, independentemente do objeto da vontade ser lícito ou não, errado ou certo. Composto-se tal dolo, tão somente da vontade e da consciência, sem que haja a noção de que o fato praticado seja ilícito, injusto ou errado.

De modo, que qualquer vontade é sopesada como dolo, tanto a de beber água, correr, estudar, como também a vontade de cometer um crime. Essa é a *déia* concebida pela doutrina finalista, o qual vem integra a conduta e, por conseguinte, o fato típico. Não apresentando o mesmo, como elemento componente da culpabilidade, nem da consciência.

Como segunda espécie de dolo, tem-se o normativo, que é o dolo da teoria clássica. Onde, em vez de considerar como elemento constitutivo da conduta, o tem como requisito da culpabilidade, por possuir, como seus elementos, a consciência, a vontade e a consciência de ilicitude.

Assim, para advir o dolo, não basta apenas que o agente queira realizar a conduta, é preciso neste caso, que tenha a consciência de que ela é injusta, ilícita e errada. Notando-se, que fora acrescido ao dolo, um elemento normativo, que depende de um juízo de valor, isto é, a consciência de ilicitude. Então, só há a ocorrência de dolo, quando o agente, além da consciência e da vontade de praticar a conduta, tem em mente que está cometendo algo comensurável.

O dolo normativo é o *dolus malus*, ou seja, não é o simples querer, mas um querer algo errado, ilícito. Deixando de ser o dolo, um elemento extremamente do plano psicológico (um simples querer), para ser um elemento do plano normativo, exigindo por consequência, um juízo de valoração (um querer algo errado).

No entanto, essa corrente mostra-se ultrapassada, já que o dolo é constituído apenas da consciência e da vontade, sendo um fenômeno puramente psicológico, onde depende de mera constatação, sem que haja apreciações valorativas.

Concluindo, que o dolo é composto apenas da consciência e da vontade, apresentando-se como um fenômeno psicológico pertencente à conduta, carecendo desde logo, de sua análise, a aferir o fato típico.

Diversamente da consciência da ilicitude, em que a culpabilidade vem se integrar e constituir-se como requisito, para *a posteriori* ser analisada. Uma vez que, avalia-se primeiro se o agente queria praticar a conduta. Sendo, positivo o resultado, presente se faz o dolo. Constatando a existência de um fato típico doloso, quando verificada a eventual culpabilidade, examinando se o agente tinha ou não consciência da ilicitude do fato.

No dolo direto ou determinado, há a vontade de realizar a conduta e produzir o resultado (teoria da vontade). Assim, ocorre quando o agente quer diretamente o resultado. Ademais, nessa espécie de dolo, o agente pratica a conduta dirigindo-a finalisticamente à produção do resultado por ele almejado inicialmente. Na conceituação de José Frederico Marques (*apud* Capez, 2006 p.195),

Diz-se direto o dolo quando no resultado do mundo exterior corresponde perfeitamente à intenção e à vontade do agente. O objetivo por ele representado e a direção da vontade se coadunam como o resultado do fato praticado.

Nos ensinamentos de Welzel, para que o agente alcance sua finalidade, sua ação passa necessariamente por duas fases, quais sejam, uma interna e uma externa. A fase interna é aquela em que transcorre no âmbito do pensamento, formada pela representação e pela antecipação mental do resultado a ser alcançado; escolhendo os meios a serem utilizados e considerando os efeitos colaterais ou concomitantes à utilização dos meios escolhidos.

Isto é, para o agente cometer uma infração penal, é necessário, em primeiro lugar, a escolha do crime a ser praticado, e, por conseguinte, refletir sobre aquilo que almeja, ou melhor, o que sua conduta quer finalisticamente se dirigir.

Para em momento posterior, escolher os meios a serem utilizados na prática criminosa, como fito de consumir a infração penal, representada mentalmente. Interessando apenas ao Direito Penal, a ação em sua fase externa, quando então o agente exterioriza sua conduta dando início à sua execução do plano criminoso.

Dessa maneira e tendo por base as fases da realização da conduta, o dolo direto está classificado em dolo direto de primeiro e dolo direto de segundo grau. O dolo direto de primeiro grau consiste na vontade de produzir as conseqüências primárias do delito, o resultado típico inicialmente idealizado.

A seu turno o dolo direto de segundo grau, se preocupa em abranger os efeitos colaterais da prática criminosa, as conseqüências secundárias, que não desejadas em um dado primeiro momento, mas que acabam, sendo provocadas, porquanto são indescutíveis do primeiro evento. Aqui, o autor não se preocupa em produzir o resultado, mas tem noção de que não pode chegar à meta traçada, sem causar efeitos acessórios.

Na espécie de dolo indireto ou indeterminado, o agente não quer diretamente o resultado, contudo, aceita a possibilidade de produzi-lo (dolo eventual), ou não se importa em produzir este ou aquele resultado (dolo alternativo). Dividindo-se em dolo indireto alternativo e dolo eventual.

O dolo indireto alternativo em teor às lições de Fernando Galvão (*apud* Greco, 2006, p.200), será apresentado quando o aspecto volitivo do agente, se encontrar direcionado, de maneira alternativa, seja em relação ao resultado ou em relação ao indivíduo contra o qual o crime é praticado, logo, o agente deseja qualquer um dos eventos possíveis.

Sendo a alternatividade do dolo concernente ao resultado, estar-se-á diante da alternatividade objetiva e aludindo à pessoa contra o qual o agente dirige sua conduta, a alternatividade assumirá a característica de subjetiva.

Por sua vez, no dolo eventual, o agente prevê o resultado e, embora não deseja atingi-lo, pouco se importa com sua ocorrência (ele não quer, porém acontecendo, para ele tudo bem, não será por causa deste risco que ele parará de praticar a conduta - não quer, mas também não se importa com a sua ocorrência).

Nada mais é do que, quando o sujeito, embora não queira diretamente praticar a infração penal, não se abstém de agir e, então, assume o risco de produzir o resultado, que previamente tinha previsto e aceito. O jurista Muñoz Conde (apud Greco 2006, p.201), entende que

No dolo eventual, o sujeito representa o resultado como de produção provável, embora não queira produzi-lo, continua agindo e admitindo a sua eventual produção. O sujeito não quer o resultado, mas conta com ele, admite sua produção, assume o risco, etc.

Portanto, no dolo eventual o agente sabe que o resultado lesivo pode vir a ocorrer, mas age com indiferença, aceitando-o e conseqüentemente assume o risco de sua produção. É necessário neste, que subsista a antevisão do agente ante a possibilidade do evento danoso (previsibilidade do resultado) e a indiferença à sua possível produção.

Designa-se como dolo geral, o erro sucessivo ou "*aberratio causae*", aquele em que o agente, após a realização de sua conduta, e supondo ter produzido o resultado, pratica o que entende, por ser apenas um exaurimento e, nesse tempo atinge a consumação. Ou seja, o mesmo acredita haver consumado o delito intencionado, quando na realidade pratica uma segunda ação com propósito distinto e só então o efetivo resultado, se produz.

Partindo-se, para um melhor entendimento acerca do dolo geral, tem-se como exemplo clássico da doutrina penal, aquele em que o agente ao desferir facadas na vítima, julgando-a morta, joga seu corpo em um rio. No entanto, a mesma ainda encontrava-se viva, vindo a falecer em virtude do afogamento e não das facadas.

Nessa hipótese, o agente responderá por homicídio doloso, já que, queria como resultado a morte da vítima, não importando para o Direito Penal o erro incidente sobre o nexos causal, por ser um erro meramente acidental. Agiu com dolo geral, acompanhando sua ação em todos os instantes, ou melhor, até a concretização do resultado almejado *ab initio*.

O dolo genérico é a vontade de realizar a conduta sem um fim especial. A mera vontade de praticar o núcleo da ação típica (verbo do tipo), sem nenhuma finalidade específica. Nos tipos em que não há a presença de elementos subjetivos, ou seja, não se verifica a exigência de uma finalidade especial, sendo suficiente o dolo genérico.

Tratando-se, ainda das espécies de dolo, tem-se o dolo específico, que é a vontade de realizar a conduta visando um fim especial previsto no tipo. Nos tipos penais tidos como anormais (aqueles que contêm elementos subjetivos, finalidade especial do agente), o dolo, qual seja, a consciência e a vontade, no que se diz respeito aos elementos objetivos, não serão os mesmos o bastante. Pois, requer o tipo penal além da vontade de praticar a conduta, um fim especial por parte do agente. É preciso, que os elementos subjetivos do autor amoldem à conduta descrita no tipo penal.

Rogério Greco (2006, p.203), em sua obra, entende que adotada a teoria finalista da ação, se faz presente em todo tipo penal, uma finalidade, que difere de outra, apesar de não ficar tão evidente quando o próprio artigo procura direcionar a conduta do autor, trazendo à baila, expressões delas indicativas.

O qual, em consonância com a sobredita teoria, a ação é o exercício da atividade final, onde toda conduta é direcionada finalisticamente à produção de um resultado qualquer, não implicando, o desígnio do autor ser mais ou menos evidenciado no tipo penal.

Logo mais, como últimas espécies de dolo apresentam-se o dolo de dano e o dolo de perigo. O dolo de dano, em suma é apenas a vontade de produzir uma lesão efetiva a um bem jurídico. Exemplificando tal afirmativa, os arts. 121 e 155 do CP. Já, o dolo de perigo, é a mera vontade de expor o bem jurídico a uma ameaça de lesão. À guisa de exemplificação tem-se os arts. 132 e 133 do CP.

1.4 Conceito de culpa

Em teor do inciso II do art.18 da Legislação Pátria Penal,

Diz-se o crime:

I – [...];

II – culposo, quando o agente deu causa ao resultado, por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único. Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente.

A culpa é o elemento normativo da conduta. Uma vez que, para sua verificação é necessário um prévio juízo de valor, sem o qual não é sabido, se ela

está ou não presente. Em geral, os tipos definidos como crimes culposos, são abertos, isto é, neles não são descritos em que consiste o comportamento culposo.

Porquanto se mostra impossível para o legislador a previsão de todas as hipóteses de culpa, já que, será sempre necessário, em cada caso, ser comparada a conduta do caso concreto com a mais ideal naquelas circunstâncias.

Assim, por não existir uma definição típica que seja completa e precisa, como é vislumbrada nos delitos dolosos, para que se possa amoldar a conduta do agente ao modelo descrito na lei, tem-se como o tipo constante nos crimes culposos como tipo penal aberto.

Por sua vez, ante a impossibilidade do legislador pátrio, prever todas as formas de realização culposa, propôs prever genericamente a ocorrência de culpa, sem, contudo, defini-la.

Destarte, para a adequação típica não é preciso somente a correspondência entre a conduta e a descrição típica. Mas, é imprescindível que se proceda a um juízo de valor acerca da conduta do agente mediante o caso concreto, ou seja, comparando-a com uma conduta de um homem de prudência mediana mantida em relação a uma mesma situação. Decorrendo a culpa, da comparação que se faz, mediante o comportamento efetivado no plano concreto e aquele em que uma pessoa de prudência normal, teria na mesma circunstância.

Logo, é tida como conduta normal, a ditada pelo senso comum e prevista na norma – mandamento não escrito de uma conduta normal, decorrente do sentimento médio da sociedade, no que tange ao justo ou injusto, ao certo ou errado. Caso, o agente da conduta se afaste daquela prevista na norma - que é normal – ocorrerá a quebra do dever de cuidado e, por conseguinte, a culpa.

Em resumo, na tentativa de saber se houve culpa ou não, será sempre necessária à procedência de um juízo de valor, para que se compare a conduta do agente no caso concreto com o a de uma pessoa de prudência média tida na mesma situação. Fazendo com que a culpa passe a ser qualificada como um elemento normativo da conduta.

1.4.1 Elementos do fato típico culposo

O fato típico culposo tem como elementos constitutivos, a conduta humana voluntária, comissiva ou omissiva; a quebra do dever objetivo de cuidado (por meio da imprudência, negligência ou imperícia); o resultado involuntário (resultado não querido, tampouco assumido, pelo agente); o nexo causal; a previsibilidade e tipicidade. Que para tanto serão analisados separadamente.

Inicialmente vislumbra-se nos crime culposos a conduta, que é o ato humano voluntário que geralmente dirige-se à realização de uma finalidade lícita e que devido a imprudência, negligência ou imperícia, qual seja, por não ter sido observado o dever de cuidado, deu margem a um resultado não querido, nem mesmo assumido, que fora tipificado previamente em uma norma penal. E os meios escolhidos e usados pelo agente para atingir o fim lícito foram inadequados ou mal utilizados.

O segundo elemento que caracteriza o crime culposo é a quebra do dever objetivo de cuidado. O ser humano em suas relações, não é capaz de fazer tudo aquilo que deseja, dessa maneira agindo, pode vir causar lesões a terceiros.

Sendo que, a vida social impõe e requer que determinadas regras de conduta sejam obedecidas por todos, sob pena de gerar um caos na sociedade. Visto que, infringindo esse dever de cuidado objetivo, o agente causará resultados lesivos e em consequência, responderá pelos mesmos.

O resultado involuntário também constitui um dos elementos do tipo culposo, já que, sem o mesmo, o fato ora praticado pelo o agente poderá até se adequar a uma outra figura típica dolosa, mas nunca culposa. Então, para que se trate de culpa, é necessário, que o agente infrinja um dever de cuidado objetivo, e consequentemente, cause um resultado naturalístico.

No concerne, ainda à culpa, deve existir um nexo causal entre a conduta praticada e o resultado dela advindo, para que este possa ser imputado ao agente. Bem como, além dos elementos supracitados, é necessário que o fato seja previsível, para o agente. Tão logo, apesar de se afirmar que no tipo penal culposo o agente não pode prevê o que era previsível, a dita previsibilidade constará apenas nos crimes em que presente a culpa inconsciente ou na culpa comum.

A previsibilidade é elemento essencial á caracterização do tipo culposo, pois, se o fato escapa totalmente ao campo previsível do agente, o resultado não ser-lhe-

à atribuído, mas, todavia, ao caso fortuito e a força maior. Onde, a previsibilidade nada mais é do que o condicionamento do dever de cuidado.

A previsibilidade pode assumir o caráter de objetiva ou subjetiva. A previsibilidade objetiva é a possibilidade de qualquer pessoa dotada de prudência média prever o resultado. É o elemento da culpa. Nota-se, que essa previsibilidade não é em abstrato de que se fala. Não se interpreta o critério da previsibilidade informadora da culpa com flexibilidade, uma vez que, sempre seria atribuído ao causador, o resultado.

Não se confunde o dever de prever, embasado na diligência de um homem qualquer, como o poder de previsão. Por isso, encontram-se fora do âmbito do tipo penal culposos os resultados que estão afora da previsibilidade objetiva de um homem médio, não sendo considerado como culposos o ato em seria evitado o resultado por pessoa prudente.

Só é típica a conduta culposa em que se pode estabelecer que o fato fosse possível de ser previsto pela astúcia de um homem comum. Ou seja, se o homem médio estivesse no lugar do agente, teria atuado de forma diversa, deste modo, o resultado teria sido evitado. Dando margem à substituição em busca da modificação do resultado, isto é, a previsibilidade objetiva.

A previsibilidade subjetiva é a possibilidade do agente, segundo suas condições peculiares, tinham de antever o resultado. Aqui não necessita que uma pessoa normal possa ter previsto, mas sim, bastando apenas que o agente podia ou não ter feito. Ademais, a ausência da previsibilidade subjetiva não exclui a culpa. O fato será típico, pois houve a conduta culposa, contudo, o agente não será punido pelo delito cometido ante a falta de culpabilidade.

Por fim, como elemento constitutivo da culpa, a tipicidade. Apenas caracteriza-se como crime culposos se houver previsão expressa para essa modalidade de infração. A salutar, que a tipicidade material deverá ser analisada nos tipos culposos, confrontando-se o dano perpetrado pela conduta do agente com o resultado dela advindo, na finalidade de concluir pela proteção ou não daquele bem, dado aquele caso concreto.

1.4.2 Modalidades de culpa

A culpa como instituto do Direito Penal apresenta algumas modalidades, a saber, a imprudência, a negligência e a imperícia, as quais serão analisadas individualmente.

A imprudência é a culpa de quem age. Isto é, aquela surgida no decorrer da realização de um fato sem o necessário cuidado. Sempre consistindo em um comportamento positivo. Assim, seria a conduta positiva praticada pelo agente que, não observando seu dever de cuidado, causa o resultado lesivo que lhe era previsível. O notável Magalhães Noronha (apud Fernando Capez, 2005, p.202) relata que,

A imprudência tem forma ativa. Trata-se de um agir sem a cautela necessária. É a forma militante e positiva a culpa, consistente no atuar o agente com precipitação, insensatez ou inconsideração, já por não atentar para a lição dos fatos ordinários, já por não perseverar no que a razão indica.

A negligência, nada mais é, do que a culpa na sua forma omissiva. Um deixar de fazer aquilo que a diligência normal impunha. Ou seja, consiste em deixar alguém de tomar o devido cuidado antes de agir. Ocorrendo sempre antes do início da conduta, portanto, implicando na abstenção de um comportamento que era devido.

Aqui o agente deixa de tomar, antes de agir, as cautelas que deveria. Desse modo, para uma ilustrar a compreensão concernente a retromencionada espécie de culpa, são usadas, mais uma vez, as palavras de Magalhães Noronha (apud Capez, 2005, p.202) que afirma ser a negligência,

No sentido do Código, a inação, inércia e passividade. Decorre de inatividade material (corpórea) ou subjetiva (psíquica). Reduz-se a um comportamento negativo. Negligente é quem, podendo e devendo agir de determinado modo, por indolência ou preguiça mental, não age ou se comporta de modo diverso.

Por derradeiro, a modalidade imperita, demonstrada, quando ocorrente a inaptidão técnica em profissão, arte ou ofício. Isso porque, a imperícia se liga

basicamente à atividade profissional do agente. Consistindo então, na incapacidade, na falta de conhecimento ou habilidade para o exercício de determinado mister.

1.4.3 Espécies de culpa

Assim como o dolo, a culpa também dispõe de espécies, sendo estas, a culpa consciente, a culpa inconsciente, a culpa imprópria e a culpa presumida.

A culpa consciente, parte da premissa que a previsibilidade é elemento constitutivo do crime culposo. E, que, por sua vez, quando o agente deixa de prever o resultado que lhe era previsível, configurada está a culpa consciente ou a culpa com previsão.

Destarte, a culpa consciente é aquela em o agente prevê o resultado, mas não deixa de praticar a conduta, acreditando sinceramente que o sobredito resultado não venha a ocorrer. O resultado, apesar de previsível, não é assumido ou aceito pelo agente, já que, confiando em si mesmo, em suas habilidades pessoais, acredita sinceramente que este não venha a ocorrer.

A culpa inconsciente é a culpa sem previsão, em que o agente não prevê o que era previsível. Então, será aquela em que, embora o resultado seja previsível, o agente por qualquer motivo, não o anteviu.

Dá-se a culpa imprópria, quando o agente, por erro de tipo inescusável, pensa estar mediante uma causa de justificação que lhe permita praticar licitamente, um fato típico. Todavia, pressupõe a mesma em uma má apreciação - uma distorção - da realidade fática, levando o autor a supor que está acobertado por uma causa de excludente de ilicitude. No entanto, usando-se no mesmo, a diligência mediana, esse erro poderia ter sido evitado, subsistindo, dessa maneira, o comportamento culposo.

Culpa presumida é uma forma de responsabilidade objetiva, o qual não se encontra mais prevista no atual Código Penal Brasileiro, uma vez que, não se fala em presunção de culpa no Direito Penal.

Tão logo, implicando o tipo penal culposo em um tipo aberto, em que o magistrado diante da análise do caso concreto, verificará se a conduta levada a cabo pelo agente infringe o dever de cuidado objetivo e, por conseguinte, se era

previsível o resultado lesivo ocorrido, para só depois decidir ou não pela sua culpa. Ressaltando-se, que a culpa deve restar comprovada, não sendo aceitas presunções ou deduções fundamentadas em provas de cunho impreciso e duvidoso.

CAPÍTULO 2 DOS HOMICÍDIOS PRATICADOS NO TRÂNSITO

Depois de ter analisado no primeiro capítulo a questão do dolo e da culpa imprescindível para a compreensão do presente trabalho monográfico, passa a analisar neste segundo capítulo os homicídios praticados no trânsito. Além disso, tratar-se-á no decorrer deste capítulo sobre a evolução histórica da legislação pátria que trata do problema bem como analisará os índices estatísticos que comprovam o alto índice de criminalidade no trânsito.

Será necessário ainda analisar os conceitos que o Código de Trânsito traz em seu bojo acerca do veículo automotor, do trânsito, pois esses elementos são necessários para a compreensão do tema bem como para a configuração do homicídio praticado no trânsito. Por fim, será feita uma breve análise sobre a tipificação desse tipo de delito no artigo 302 do CTB.

2.1 Noções Históricas

Observa-se que, o grande problema vivido pela sociedade moderna em relação ao elevado número de veículos automotores que circulam nas pequenas e nas médias cidades e principalmente nas metrópoles espalhadas em todo o mundo bem como nas estradas Federais e Estaduais que se encontram abarrotadas de veículos e que sempre necessitam de ampliações e reformas, o automóvel como se conhece hoje é invenção recente do ser humano.

Alguns doutrinadores como é o caso de Vasconcelos (1985, p.07) aponta que as primeiras restrições feitas ao trânsito foram determinadas pelo imperador romano Júlio César que proibiu o tráfego de veículos com rodas no centro de Roma durante algumas horas do dia. Relata ainda a existência em Roma de ruas de mão única e estacionamentos fora da via que foram criados para as carroças. O aludido autor ainda declina que: “No final do século passado, o invento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades trouxeram os primeiros problemas modernos de trânsito e, conseqüentemente, a legislação a respeito”.

Billian (apud Nery Sirena Filho, 2006, p.18) sobre o desenvolvimento do automóvel e por via de consequência do início do trânsito e seus problemas afirma que:

Com a invenção da máquina a vapor por James Watt em 1778 foi criada a possibilidade de substituir a força do cavalo para o transporte sobre rodas pela força mecânica. No entanto, somente depois de decorridos aproximadamente 100 anos, chegaram os inventores a tal conclusão. Em 1825, Stephensen construiu a primeira locomotiva e em, 1830, trafegava na Inglaterra o primeiro veículo a vapor em forma de trem para a locomoção de passageiros. Entretanto, só em 1875, surgia pela primeira vez um pequeno carro de madeira com motor de combustão feito pelo construtor Siegfried Markus. Em 1885, Carl Benz, construiu um carro a motor, que se encontra atualmente em exposição no Museu Alemão em Munique. Na França surgiu em 1892, o Panhard e em 1899, o primeiro Renaud.

Além disso, Billan (apud Nery Sirena Filho, 2006, p.18) cita em sua obra a ocorrência do primeiro acidente de veículo a motor nos seguintes termos:

O primeiro acidente de veículo a motor ocorreu na cidade de New York em 30 de maio de 1896 e, em 13 de setembro de 1899 o Sr. Henry Bliss de 68 anos de idade, um corretor em Wall Street, ao descer de um carro-trolley foi atropelado por uma dessas novas invenções peculiares que são puxadas a cavalo, na esquina da Rua 74 com a Oitava Avenida, em Manhattan, tornando-se a primeira vítima fatal na história.

Pode-se afirmar que, o automóvel, criação do homem, começa a gerar problemas para toda a coletividade quais sejam a multiplicação no número de veículos automotores, a má conservação das estradas e das ruas, e, ainda, aliado a tudo isso tem-se a imprudência e a negligência humana na direção dessa máquina. Todos esses problemas, principalmente a imprudência e a negligência humana, são responsáveis pelos inúmeros acidentes ocorridos no trânsito.

Feitas essas considerações históricas acerca do automóvel e do primeiro acidente ocorrido no mundo, passa agora a analisar a evolução histórica da legislação pátria que trata do trânsito bem como dos acidentes ocasionados pelo mesmo.

A legislação brasileira que trata dessa problemática remonta ao ano de 1902. Nessa época, foram editados na cidade de São Paulo e do Rio de Janeiro decretos e posturas municipais que trataram da matéria de forma esparsa. Essa situação perdurou até o ano de 1928 quando foi elaborado o primeiro Código Nacional de

Trânsito (Decreto nº 18.323). Assim ensina Geraldo de Farias Lemos (*apud* Araújo Jr, 1980, p.28):

Foi esse Decreto nº 18,323 de 1928, o primeiro estatuto sistematizado que tivemos em matéria de trânsito, englobando 93 artigos, e tal diploma perdurou até o primeiro Código Nacional de Trânsito – Decreto-Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941, logo revogado pelo Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941, que afinal foi substituído pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966, o atual Código Nacional de Trânsito, cujo regulamento foi implantado pelo Decreto nº 62.127 de 16 de janeiro de 1968, registrando-se, até agora algumas modificações.

Percebe-se ao analisar esses dispositivos legais que nenhum deles trouxe em seu corpo previsão acerca do homicídio praticado no trânsito. Preleciona José Frederico Marques (*apud* Araújo Jr, 1980, p.28):

No que diz respeito aos delitos de trânsito, nunca tivemos uma lei específica, cuidando-lhes o Código Penal e a Lei das Contravenções Penais de maneira indireta e superficial. Fundamentalmente, os delitos de trânsito são reprimidos através de normas que descrevem condutas culposas.

Tendo em vista os inúmeros homicídios ocorridos no trânsito e o sentimento de impunidade gerado no corpo social começou a surgir na sociedade brasileira manifestações exigindo do Estado a criação de leis que disciplinassem esse tipo de delito. Assim defende o doutrinador José Frederico Marques (*apud* Monteiro, 1999, p.05):

Crimes e infrações penais que se cometem graças ao automóvel ou tendo em vista o automóvel, estão exigindo, indeclinavelmente, uma regulamentação mais específica, em nossas leis, dos crimes do automóvel. Não podemos continuar sob a débil tutela de preceitos apenas genéricos do Código Penal vigente. Urge que se adotem incriminações particulares sobre atentados que se perpetram com o automóvel, pondo em risco e perigo a incolumidade individual, como também a tranquilidade pública.

Em 1973 o aludido tema voltou a ser discutido, com a realização do Simpósio Nacional de Trânsito, pela Câmara dos Deputados originando inúmeros projetos de lei e emendas que ao final transformaram-se no atual Código de Trânsito Brasileiro. Pode-se afirmar também que a referida legislação foi aprovada pelo Poder Legislativo levando em consideração os reclamos sociais bem como as opiniões formadas pela mídia sensacionalista. Por fim, os crimes cometidos no trânsito,

mormente os homicídios, passaram a ser tipificados na lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. O aludido *Codex* passou a prever que o homicídio culposo praticado no trânsito teria uma pena mais elevada do que o homicídio culposo tratado no Código Penal.

2.2 Aspectos Gerais

Neste tópico serão realizadas algumas considerações acerca do conceito de trânsito, do conceito de veículo automotor todos previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro e um breve articulado quanto aos índices de criminalidade nas estradas do país.

O § 1º do artigo 1º do CTB considera como trânsito “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Nada mais é do que, a movimentação e a imobilização de pessoas, veículos e animais em vias terrestres sob condições seguras. Condições estas, que serão garantidas pelos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Por sua vez, em consonância com o artigo 4º do CTB os conceitos e as definições estabelecidas por esse estatuto, estão previstos em seu Anexo I que traz a seguinte definição para o que seja um veículo automotor:

todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

Dessa forma, são compreendidos pelo conceito de veículo automotor, os automóveis, os caminhões, as *vans*, as motocicletas, as motonetas, os quadriciclos, os ônibus, os microônibus, os ônibus elétricos que não circulem em trilhos, dentre outros. A considerar também dentre eles, os caminhões-tratores, os tratores, as caminhonetes e os utilitários.

Já, os veículos ciclomotores, definidos como, o veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta

centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora e os de propulsão humana, a exemplo de bicicletas, patinetes entre outros, juntos aos de tração animal não se enquadram no referido conceito.

Ainda nesse contexto, cumpre ressaltar que, o CTB regula apenas o trânsito de qualquer natureza em vias terrestres, quais sejam, as vias urbanas e rurais, as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas, e as rodovias. Bem como, amoldando-se a estas, as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Cabe salientar que, o CTB, em seu artigo 2º, mesmo não tratando das vias particulares (estacionamentos privados, pátio de postos de gasolina, vias internas de fazendas particulares) ao definir as vias terrestres prevê a aplicabilidade da Legislação de Trânsito Brasileira para a punição dos homicídios viários que sejam consumados nas vias não públicas.

É correto afirmar que, para a caracterização de um crime viário, não é preciso apenas que ele ocorra no trânsito, mas sim, que se dê sob a direção de veículo automotor, pois caso contrário, não restará configurado esse tipo de delito. Preleciona Damásio de Jesus (1999, p.77) que “o legislador não restringiu o local da ocorrência. Pode ser, pois, em qualquer lugar. Ex: Homicídio culposo cometido no ato de tirar o veículo da garagem”.

Apurados os conceitos de trânsito e de veículo automotor, e verificado o elemento que caracteriza o delito de trânsito, dar-se-á seguimento a este tópico, fazendo uma breve apreciação dos índices de violência presentes nas estradas brasileiras.

Segundo os dados a seguir analisados do relatório da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (<http://www.vsp.com.br/noticias>) após o advento do Código de Trânsito em 1997, foi constatado pelo relatório da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego a queda do número de acidentes nas capitais brasileiras entre 1999 e 2006, porém houve um aumento das mortes, significando que os acidentes ficaram muito mais violentos.

Conforme os pesquisadores dessa Associação, em 1999, foram registrados 105.036 acidentes nas capitais e, em 2006, 101.87, ou seja, houve uma queda de 3%. Quanto às mortes, foram 6.979 em 1999, e 7.267 em 2006 representando um

crescimento de 4,1%. Consistindo o total de acidentes registrados no país, em 2006, 26,6% nas capitais e a maioria, durante o dia. De 1999 a 2006, mais de 50% dos acidentes foram de colisões.

A cidade de Cuiabá com uma população de 533.800 é a 7ª no ranking nacional entre as capitais e tiveram em média em 2005, 127 mortes no trânsito urbano, seguindo uma média de 23,8%.

Afirmam os pesquisadores que, as capitais brasileiras que mais registram mortes no trânsito são as de Campo Grande, Boa Vista e Goiânia. As cidades de Natal, Salvador e Belém ocupam os últimos lugares nesse "ranking". Servindo de base para a realização desse estudo, o cômputo do número de óbitos por cem mil habitantes.

A capital de Mato Grosso do Sul registrou, em 2005, 31,5 óbitos no trânsito por cem mil habitantes. Em Boa Vista, foram 30,6. E, em Goiânia, 28,4. Em Natal, foram anotadas 9,3 mortes por cem mil habitantes. Em Salvador, 10,9 e, em Belém, 11,9. São Paulo aparece logo em seguida, com uma das taxas mais baixas: 14,1.

Os atropelamentos respondem por 36% das mortes viárias. O qual, o pedestre só concentrará chances de sobrevivência se o veículo estiver a 30 km/h. Se o condutor do veículo automotor estiver a 40 km/h, as chances de óbito vão para 15%. A 60 km/h, as chances de morte sobem para 70%. E, caso o pedestre seja apanhado a 80 km/h, as chances de sobreviver são praticamente mínimas. Ademais, 64% dos acidentes são originários de falhas humanas, 30% de problemas mecânicos e somente 6% advindos da má conservação das vias.

Deixando o trânsito brasileiro, com base em informações da Associação Nacional de Transportes Públicos, ANTP, dadas pelo o supra relatório (<http://www.vsp.com.br/noticias>) entre os anos de 2003 e 2006, 35 mil mortes por ano; 100 mil pessoas com deficiências temporárias ou permanentes e 400 mil feridos.

Em meio a essas negras estatísticas, o Brasil tornou-se um dos países com um maior índice de fatalidade no trânsito, sendo quatro vezes maior ao de países desenvolvidos.

Com isso, os altos números de mortes, muitas vezes estão relacionados com a inexperiência, falta de conhecimento, falta de atenção, má conservação das estradas e das vias públicas, o implemento de velocidade inadequada, e os

problemas decorrentes do consumo de bebidas alcoólicas, sendo essa a responsável pela metade das mortes no trânsito. Pois, o álcool ingerido mesmo em pequenas doses, prejudica a percepção da velocidade e de distância do motorista, causando dupla visão e incapacidade de coordenação motora.

As vítimas de acordo com o relatório do instituto *Youth and Road Safety* (Juventude e Segurança no Trânsito, em tradução livre), da Organização Mundial da Saúde (OMS), são crianças e jovens entre 10 e 24 anos, onde os homens detêm mais chances de vir a óbito do que as mulheres.

Dessa maneira, todos os anos, cerca de 400 mil jovens são mortos nas ruas e nas estradas do mundo. Os jovens em pior situação financeira estão mais expostos aos riscos de morrer em uma colisão. Onde, no geral, todos os anos, por volta de 1,2 milhões de pessoas ao redor do mundo e de todas as idades, morrem em acidentes de cunho viário.

Na mira ainda das estatísticas, concentra os acidentes de trânsito no Brasil um custo anual de R\$ 22 bilhões, segundo estimativas da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

A Associação Brasileira de Tráfego, relata conforme dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) que o custo anual dos acidentes é de US\$ 528 bilhões (mais de R\$ 1 trilhão). Nos países de baixos e médios rendimentos, esses gastos ficam entre US\$ 65 bilhões e US\$ 100 bilhões (entre R\$ 132 bilhões e R\$ 204 bilhões).

Os prejuízos suportados pelo país anualmente com os supracitados acidentes, giram em torno de R\$105 milhões de reais. Tais prejuízos ocorrem em detrimento das perdas em produção, custos médicos, previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro, custos com emergências e outros.

Contudo, essa realidade está mudando aos poucos, visto que, com a criação da lei 11.705/2008 (lei seca) houve uma significativa redução dos números de mortes nas estradas brasileiras em seus primeiros meses de vigência.

Uma vez que, na maioria dos casos, as mortes decorriam dentre outras circunstâncias, do consumo excessivo de bebidas alcoólicas. Reduzindo-se também, os custos com o aparato estatal utilizado para "estancar" os acidentes e por consequência os homicídios de trânsito.

Mas, não se sabe se essa estatística (redução das vítimas de mortes no trânsito brasileiro) perdurará por um bom tempo, onde muitas vezes, somente é

realizada a fiscalização ferrenha do cumprimento da lei, durante o seu início de vigência, em que *a posteriori* visualiza-se por parte das autoridades competentes e da sociedade certo "relaxamento" perante a mesma.

2.3 Paralelo entre o homicídio de trânsito e o homicídio comum

Antes de passar a analisar a tipificação do homicídio culposo no trânsito, torna-se necessário fazer um estudo sobre os aspectos gerais do homicídio bem como traçar um paralelo entre o homicídio de trânsito e o homicídio comum. O crime de homicídio é considerado um dos mais graves delitos praticados na sociedade, pois atenta contra o maior bem jurídico que é a vida. Em razão disso, o aludido crime é tipificado tanto na sua modalidade dolosa como na sua modalidade culposa pelo Código Penal.

Pode-se conceituar o crime de homicídio como sendo a destruição da vida humana praticada por um homem contra outro. Tal conceito é apresentado por Damásio de Jesus (2004, p.17). Esse delito tem como objeto jurídico o direito à vida e como objeto material a pessoa que sofre a ação delituosa, como bem explica Capez (2006, p.04):

Genericamente, objeto material de um crime é a pessoa ou coisa sobre as quais recai a conduta. É o objeto da ação. Não se deve confundir-lo com o objeto jurídico, que é o interesse protegido pela lei penal. Assim, o objeto material do homicídio é a pessoa sobre quem recai a ação ou omissão. O objeto jurídico é o direito à vida.

Portanto, o homicídio tem por objetividade jurídica o direito à vida. Já, no homicídio praticado no trânsito, observa-se que os bens jurídicos vida e integridade física são tutelados de forma indireta. Esse é o entendimento do doutrinador Damásio E. de Jesus (1999, p.13):

Nos delitos de trânsito, a objetividade jurídica principal pertence a coletividade (segurança do trânsito), sendo esse o seu traço marcante. Nada impede que se reconheça nesses delitos uma objetividade jurídica secundária, já que a norma penal, tutelando o interesse coletivo da segurança de trânsito, protege por via indireta interesses individuais, como a vida, a integridade física, a saúde etc.

Diante desse entendimento, observa-se que o bem jurídico vida no caso do homicídio praticado no trânsito é tutelado de forma secundária, pois primeiramente a norma visa proteger a segurança no trânsito.

O crime de homicídio apresenta as seguintes classificações: - trata-se de um crime material, - é um crime instantâneo, - pode ser comissivo ou omissivo, e, por último admite-se tentativa dentre outras.

Por ser um crime material, o homicídio é um delito que se consuma com a produção do resultado naturalístico. A prova da materialidade delitiva se dá por intermédio do exame de corpo de delito. Essa regra também se aplica ao homicídio praticado no trânsito.

O homicídio comum previsto no Código Penal pode ser praticado por ação ou omissão, ou seja, ser praticado por conduta comissiva ou por conduta omissiva. Já, o homicídio de trânsito somente será praticado de forma comissiva, pois exige que o agente esteja na direção de um veículo automotor.

Por seu turno, a tentativa somente é admissível nos homicídios dolosos. Entende Leal (*apud* Nery Sirena Filho, 2006, p.34):

Se o elemento subjetivo na tentativa, conforme vimos, é o dolo do crime que o agente quis consumir e não conseguiu, fica evidenciado que não há tentativa de crime culposo. Na tentativa o agente quer o resultado e não consegue concretizá-lo; no crime culposo, ao contrário, não quer o resultado que acaba produzindo por sua negligência. Portanto, tipo culposo e tentativa punível são conceitos juridicamente incompatíveis.

Portanto, pode-se afirmar com base no posicionamento acima transcrito que em se tratando de homicídio culposo previsto no Código Penal ou no Código de Trânsito não existe a tentativa, pois o homem não pode ser condenado por tentar um resultado ou um crime que não almejava.

Por fim, o crime de homicídio comum pode ser praticado por qualquer sujeito. Já, o crime de homicídio no trânsito somente pode ser executado pelo agente que esteja na direção de um veículo automotor, como será estudado no próximo tópico.

2.4 Tipificação do homicídio culposo no trânsito

Como já foi visto alhures o Código de Trânsito Brasileiro foi criado em 1997, com o fito de atender aos anseios da sociedade ante as aterrorizantes estatísticas de violência no trânsito. Como também, em resposta a pressão por parte da mídia sensacionalista sobre o órgão legiferante, para que o mesmo fosse mais rígido e instituisse leis mais severas aos infratores.

Desta feita, o Estatuto de Trânsito em comento, trouxe em seu bojo importantes inovações, destacando-se dentre elas a tipificação dos crimes de homicídio culposo praticados na direção de veículo automotor, que como já analisado somente eram tratados pelo Código Penal.

O Código de Trânsito instituiu em seu artigo 302 um tipo específico, ou seja, o homicídio culposo praticado no trânsito. Assim prevê o aludido artigo "praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor" com uma pena de detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, ou seja, mais gravosa do que a prevista para o crime de homicídio do artigo 121, § 3º do Código Penal, como já foi observado anteriormente.

Destarte, quando forem cometidos crimes nessas circunstâncias, afastar-se-á a incidência do tipo genérico de homicídio contido no Código Penal e aplicar-se-á o CTB.

De igual modo, ocorrerá com os casos especiais de aumento de pena sob a égide da legislação penal, em que eram aplicados exclusivamente aos crimes culposos de trânsito. Pois com o advento da lei 9.503/97 e a previsão de outras hipóteses de causas especiais de aumento para o tipo específico de homicídio culposo no trânsito inserido pelo artigo 302 a seguir transcrito será aplicado aos homicídios viários.

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 (inciso revogado pela lei 11.705/2008).

Oportuno frisar que, para configurar um crime de homicídio viário, não basta somente que o autor da imprudência, negligência ou imperícia, esteja no trânsito, mas, que se encontre sob o comando de mecanismos de controle e velocidade de veículo automotor. Ou melhor, só restará configurado o delito, se o agente estiver na condução de veículo automotor, caso contrário, aplicável será a legislação comum.

Quanto ao tipo, o artigo 302 do CTB preceitua "Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor", mesmo o legislador brasileiro se equivocando na descrição da figura típica e proporcionando uma incorreta qualificação (em que o mais apropriado seria "matar alguém de forma culposa na direção de veículo automotor"), trata-se de um tipo penal aberto, pois o crime de homicídio culposo indica de forma pura e simples a modalidade culposa, sem citar à conduta típica ou o núcleo do tipo. O doutrinador Fernando Capez (2006, p. 282) leciona que:

A culpa não está descrita nem especificada, mas apenas prevista genericamente no tipo, isso porque é impossível prever todos os modos em que a culpa pode apresentar-se na produção do resultado morte. O Código Penal, assim, não define a culpa, mas o artigo 18, II, do Codex, nos traz as suas diversas modalidades, quais sejam: a imprudência, a negligência e a imperícia.

Portanto, considera-se como delito culposo, aquele em que há uma conduta voluntária de maneira não intencional, a provocar um resultado típico e antijurídico, que até então era previsível e que, por conseguinte poderia ter sido evitado caso o autor não tivesse atuado com imprudência, negligência e imperícia.

Sendo assim, para a constatação da culpa nos crimes de trânsito, é necessário a inobservância das normas contidas no CTB. Todavia, vale salientar que, as hipóteses reconhecidas pela Legislação de Trânsito Brasileira não são as únicas a figurar como crime de trânsito culposo, visto que, mesmo não

desobedecidas, o agente deixando de imprimir o respectivo dever de cuidado, responde pelo sobredito delito.

No que concerne ainda aos crimes de trânsito, estes, se norteiam pelo princípio da confiança, que é requisito de existência para o fato típico, devendo ser observado quando na análise da culpabilidade. Na ótica de Capez (2006, p.284), o princípio da confiança:

Funda-se na premissa de que todos devem esperar por parte das outras pessoas que estas sejam responsáveis e ajam de acordo com as normas da sociedade, visando a evitar danos a terceiros. Por essa razão, consiste na realização da conduta, na confiança de que o outro atuará de modo normal, já esperado, baseando-se na justa expectativa de que o comportamento das outras pessoas se dará de acordo com o que normalmente acontece.

Em outras palavras, seria difícil e complicada a vida social se todas as pessoas tivessem de vigiar o comportamento de seu próximo, a fim de verificar, se o mesmo, estaria cumprindo com os seus deveres de cuidado.

Dessa forma, não desempenha uma conduta típica, a pessoa que atuando conforme o direito é levada a se envolver em dada situação em que um terceiro descumpriu seu dever de lealdade e cuidado. Porquanto, o mencionado princípio não se aplica aos casos em que o agente tinha o papel de compensar um comportamento defeituoso de terceiros.

Então é correto afirmar que, existe uma confiança permitida, onde o comportamento do autor se dá dentro do que era esperado e por via de conseqüência, uma confiança proibida, em que houvera a quebra de uma expectativa social, quando constatado o abuso de usufruir da posição de que desfruta, vindo a cometer um fato típico.

CAPÍTULO 3 ANÁLISE CRÍTICA DA ELASTICIDADE DO CONCEITO DE DOLO EVENTUAL NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO

No decorrer deste capítulo será abordado o tema central desta pesquisa científica qual seja a tentativa frustrada da justiça de primeira instância bem como dos Tribunais Superiores em elastecer o conceito de dolo eventual aos homicídios de trânsito. Para isso, será necessário apresentar a diferenciação existente entre os conceitos de dolo eventual e de culpa consciente bem como será verificada a possibilidade de homicídio doloso viário, uma vez que o Estatuto de Trânsito Brasileiro apenas apresenta em seu bojo a modalidade culposa.

Por fim, serão analisadas posições doutrinárias e jurisprudenciais acerca do tema, tendo em vista que tal análise é de suma importância para o posicionamento adotado nesse trabalho.

3.1 Diferença entre dolo eventual e culpa consciente

No capítulo primeiro foram exibidos os conceitos, as teorias e as espécies tanto do dolo como da culpa. Ou seja, houve a verificação do dolo e da culpa sob a ótica de vários ângulos.

Porém, para um melhor entendimento acerca do presente capítulo, e levando-se em consideração o dolo eventual como espécie de dolo e a culpa consciente, a seu turno, como espécie de culpa, será feita uma abordagem de ambos os elementos, a fim de estabelecê-los como uma ponte para a construção e o exame dos próximos pontos.

Consideram-se como alarmantes os números de homicídios ocorridos no trânsito brasileiro, em que milhares de vidas são ceifadas dia após dia, e a sociedade inconformada com tamanha realidade e mais uma vez apoiada pela mídia sensacionalista, clamam ao Poder Judiciário severas punições para com os autores de tais crimes.

E, o órgão judicante, em resposta aos reclamos sociais, está adequando aos homicídios praticados no trânsito o conceito de dolo eventual com a finalidade de demonstrar para a sociedade que a justiça está sendo aplicada aos indivíduos que

se envolvem na prática desse delito. Com isso, os homicídios de trânsito, uma vez sendo considerados dolosos podem dar ensejo à aplicação de uma pena que varia de seis a vinte anos de reclusão se simples e de doze a trinta anos se qualificado.

Essa decisão do Poder Judiciário leva em consideração o fato de que a pena aplicada aos homicídios viários, de detenção de dois a quatro anos e, suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, é irrisória perante o maior bem jurídico tutelado, que é a vida, e que a aludida pena pode ser substituída por algumas cestas básicas.

Diante de tudo o que foi exposto, será estabelecida a diferença existente entre o dolo eventual e a culpa consciente. Assim, para Hans Welzel (apud Alexandre Wunderlich, 2001) "um dos problemas mais difíceis e discutidos do Direito Penal, por tratar-se de um fenômeno anímico, qual seja: é a delimitação do dolo eventual e da culpa consciente" Em que, no momento de se definir dolo eventual e culpa consciente, constata-se uma estreita diferença entre ambos, isto é, a existência de limites fronteirios, que são difíceis de serem comprovados até mesmo na prática.

Porquanto, se mostra sensível a diferença entre essas duas atitudes psíquicas. Já que, o traço comum presente na culpa consciente e no dolo eventual, é a previsão do resultado antijurídico. Segundo Greco (2006, p.218)

Na culpa consciente, o agente, embora, prevendo o resultado, acredita sinceramente na sua não-ocorrência; o resultado previsto não é querido ou mesmo assumido pelo agente. Já no dolo eventual, embora o agente não queira diretamente o resultado, assume o risco de vir a produzi-lo. Na culpa consciente, o agente sinceramente acredita que pode evitar o resultado; no dolo eventual, o agente não quer diretamente produzir o resultado, mas, se este vier a acontecer, pouco importa.

Desse modo, na culpa consciente o agente, mesmo prevendo a possibilidade do resultado ou devendo prever, continua a agir, e por conseqüência, acreditando em sua capacidade, como também firmemente que o resultado não ocorrerá, atua de forma leviana, apesar de não desejar o resultado de sua imprudência e o reprovar. Mesmo, consciente da possibilidade do resultado (por isso, culpa consciente) age contra ele, utilizando-se de toda habilidade disponível para evitá-lo.

Para Mirabete (2005, p.150), na hipótese de culpa consciente " há no agente a representação da possibilidade do resultado, mas, ele a afasta por entender que o

evitará, que sua habilidade impedirá o evento lesivo que está dentro de sua previsão”.

Destarte, quando o agente age com culpa consciente, não quer ele o resultado, todavia, por erro ou excesso de confiança (imprudência), por negligência ao deixar de empregar a diligência necessária, ou, até mesmo, por falta de preparo para a concretização de seu intento, acaba dando-lhe causa.

No dolo eventual, a vontade do autor não está dirigida para a obtenção do resultado, o que ele quer realmente é algo diverso, porém, antevendo que o resultado possa ocorrer, assume, mesmo assim o risco de produzi-lo. Tal possibilidade de ocorrência do dano não o detém e conseqüentemente, ele pratica a conduta, consentindo com o resultado. Nessa espécie de dolo, o agente tem seriamente como possível a realização do tipo penal ao praticar a conduta e se conforma com isso.

Ademais, resta evidente, que mesmo existindo uma diferença tênue entre a culpa consciente e o dolo eventual, ambos diferem quanto aos seus conceitos. Vale dizer que, no dolo eventual, o agente tolera a produção do resultado, pois o evento-lhe é indiferente e tanto faz a sua ocorrência ou não. Assumindo, dessa forma o agente, o risco de então produzi-lo.

Convém ressaltar que, neste caso não será suficiente para o agente, que ele tenha apenas se conduzido com o desejo de assumir o resultado, é exigível também, o seu consentimento.

Na culpa consciente, o agente não quer o resultado, não assume o risco de produzi-lo e nem tampouco se mostra tolerável ou indiferente. O evento-lhe é representado, ou seja, é previsível, no entanto, confia na sua não produção.

É a culpa com representação, em que a única coisa que se conhece efetivamente é o perigo de que o resultado danoso ocorra. Perigo este, que o agente repele, quando advindo o momento, em que ele acredita que evitará o resultado ou simplesmente que este não ocorrerá. O agente não aceita o resultado danoso embora antevendo-o não assume o risco de produzi-lo, pois não é o resultado para ele, como já foi dito, intolerável ou indiferente.

Logo, o agente nesse contexto, confia nas suas habilidades pessoais, bem como na possibilidade de impedir o resultado previsto. Ou seja, o sujeito confia sinceramente na não realização do evento. No qual, se o agente estivesse convicto de que não poderia ocorrer o resultado, desistiria da ação. Contrapondo-se com a

situação do agente que se encontra na hipótese de dolo eventual, em que acaba acreditando tão somente no acaso, ou seja, de que é incapaz para o resultado danoso e mesmo assim decide agir.

3.2 A possibilidade do homicídio doloso no trânsito

Com o intuito de perquirir a existência ou não de homicídio doloso no trânsito. É necessário primeiramente, compreender a conduta percorrida pelo agente durante a prática do crime. Por isso, a correta capitulação deste, terá sensível influência no que tange à aplicação da pena pelo ente estatal ao agente criminoso.

Uma vez que, a pena para o homicídio praticado no trânsito, varia de dois a quatro anos de detenção, por tratar-se de um tipo específico, qual seja, o homicídio culposo. Sendo, o crime tipificado levando-se em consideração o conceito de dolo eventual, a pena a ser aplicada ao autor do delito, corresponderá de seis a vinte anos de reclusão, além do julgamento do processo pelo Tribunal do Júri.

Como foi mencionado no primeiro capítulo do presente trabalho, tem-se como dolo a vontade e a consciência de realizar os elementos constantes no tipo penal. A vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta.

Assim, o tipo doloso apresenta em seu aspecto, o elemento subjetivo, isto é, um elemento anímico, que diz respeito à vontade do agente. Entende Johannes Wessels (*apud* Capez, 2005, p.189) que os:

elementos subjetivos (= internos) do tipo são os que pertencem ao campo psíquico-espíritual e ao mundo da representação do autor. Encontram-se, antes de tudo, nos denominados delitos de intenção, em que uma representação especial do resultado ou do fim deve ser acrescentada à ação típica executiva como tendência interna transcendente; por exemplo, a intenção de se apropriar do ladrão ou assaltante; a intenção de enriquecimento do estelionato, etc.

Destarte, no tipo doloso, o elemento subjetivo do tipo será por excelência o dolo. Em que algumas vezes, o legislador pátrio poderá destacar uma parte do dolo e inserir expressamente no tipo penal e essa parte será considerada como sendo uma finalidade especial podendo ou não ser apresentada na intenção do autor. Cirino dos Santos (*apud* Greco, 2006, p.181) informa que:

o elemento subjetivo dos tipos dolosos é o dolo, que normalmente preenche todo o tipo subjetivo; às vezes, ao lado do dolo, aparecem elementos subjetivos especiais, como intenções ou tendências de ação, ou mesmo motivações excepcionais, que também integram o tipo subjetivo.

Tendo em vista o disposto, quando o tipo incriminador conter o elemento subjetivo, e ao seu lado surgem elementos subjetivos especiais, que vão além da vontade do agente em realizar o núcleo da conduta (o verbo do tipo), é necessário, por parte do agente a realização das expressões indicativas da finalidade especial descrita pelo modelo legal.

Já, que faltando a finalidade especial de agir do agente, a conduta deste será considerada como atípica por não haver correspondência entre o seu comportamento e a norma penal. Pois, o agente ao praticar uma conduta detém em sua mente uma finalidade, vez que em toda ação ou omissão existe uma vontade como mola propulsora.

Na culpa, por sua vez, ao contrário do que é percebido no dolo eventual, um de seus elementos integrantes é a previsibilidade. Portanto, não há uma conduta dirigida à realização do tipo, mas, somente um conhecimento de sua concretização, existe uma possibilidade de conhecimento de que o resultado danoso possa ocorrer. Ou melhor, é a possibilidade que o agente apresenta em conhecer o perigo que sua conduta descuidada oferece aos bens jurídicos alheios, bem como, a possibilidade de prever o resultado conforme o seu conhecimento.

Assevera Damásio E. de Jesus (*apud* Julio Fabbrini Mirabete 205, p.147), que a previsibilidade “é a possibilidade de ser antevisto o resultado, nas condições em que o sujeito se encontrava”.

Por conseguinte, a partir dessa afirmação, verifica-se que é exigida do agente a possibilidade de antever o resultado em conformidade com as circunstâncias em que ele se encontrava. Pode-se afirmar que, a condição mínima da culpa em sentido estrito é a previsibilidade, não existindo a mesma, se o resultado for além da previsão.

Então, conclui-se que a previsibilidade é considerada um elemento essencial à caracterização do tipo culposos, ou seja, é o condicionamento do dever de cuidado. Caso o fato escape totalmente ao campo previsível do agente, o resultado não poderá ser atribuído à ele, mais sim, ao caso fortuito e a força maior.

A previsibilidade pode ainda ser objetiva ou subjetiva. A previsibilidade objetiva é a possibilidade de qualquer pessoa dotada de prudência média prever o resultado. Contudo, não poderá ser confundida com o dever de prever, tendo por base a diligência de um homem qualquer, com o poder de previsão. Onde, estão fora do âmbito do tipo penal culposos os resultados, pois os mesmos estão afora da previsibilidade objetiva de um homem prudente.

Sendo, apenas típica a conduta culposa, o qual se pode estabelecer que o fato fosse possível de ser previsto pela astúcia de um homem comum. Homem este, que se encontrasse no lugar do agente, teria atuado de forma diversa, e conseqüentemente o resultado teria sido evitado.

A outra espécie de previsibilidade é a subjetiva, que trata da possibilidade do agente conforme suas condições peculiares prever o resultado. Não há a necessidade de que uma pessoa normal possa ter previsto, mas, apenas que o agente podia ou não ter feito. Salientando-se, que a ausência da previsibilidade subjetiva não exclui a culpa. O fato será típico, já que houve a conduta culposa.

Isto posto, diante da análise dos elementos que integram o dolo e a culpa, e, considerando a diferenciação realizada no tópico anterior entre o dolo eventual e a culpa consciente, conclui-se, que será difícil de ser verificada a ocorrência de homicídio doloso no trânsito.

Visto que, para a sua configuração, se faz necessário a vontade manifestada do agente de realizar a conduta, isto é, a vontade e a consciência de praticar o verbo do tipo e produzir o resultado.

Dessa maneira, para que haja nos homicídios viários a figura do dolo, deve-se primeiramente, apreciar o momento anímico do agente no decorrer da infração. Pois, se ele realmente desejou e consentiu com o resultado, estar-se-ia diante de um homicídio doloso. Colocando além da vida alheia em risco, a eliminação de sua própria vida, vez que, assumiu e consentiu com a produção do resultado. Anuiu com uma conduta perigosa para a população e suicida para si.

Em que, o mais adequado para tanto, seria amoldar a conduta do agente à culpa consciente. Já que é imprecisa a real intenção do autor durante o delito, por isso é preciso a análise de seu ânimo no momento da ação e o exame pormenorizado do caso concreto.

3.3 Posições jurisprudenciais

Neste tópico serão analisados alguns julgados dos Tribunais pátrios com a finalidade de colher dos mesmos as principais circunstâncias caracterizadoras do homicídio praticado no trânsito nas suas três modalidades: imprudência, imperícia e negligência; e, posteriormente o dolo na forma de dolo eventual.

O homicídio praticado no trânsito como já observado anteriormente está elencado no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro. Eis algumas jurisprudências pertinentes ao tema:

HOMICÍDIO CULPOSO. AGENTE QUE EM ALTA VELOCIDADE NA DIREÇÃO DE MICROÔNIBUS, QUE UTILIZAVA PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ATROPELA A VÍTIMA QUE TENTAVA ATRAVESSAR A PISTA, CAUSANDO-LHE LESÕES, CAUSA EFICIENTE DE SUA MORTE. TESE DEFENSIVA DE ATIPICIDADE DA CONDUTA. SEM RAZÃO A DEFESA TÉCNICA EIS QUE O AGENTE FOI CONDENADO FACE COMPROVADA CULPA PELO EVENTO, EIS QUE IMPRUDENTEMENTE, SE LOCOMOVIÁ COM EXCESSO DE VELOCIDADE. IMPRUDÊNCIA CONFESSADA E COMPROVADA PELO LAUDO TÉCNICO (TJ/RJ, apelação criminal 2006.050.01289, julgado em 23/05/06, desembargador. Ivan Cury).

Homicídio culposo decorrente de acidente automobilístico. Motorista que, trafegando em alta velocidade e sem manter a distância de segurança, colide com a traseira de outro, que seguia à sua frente, atingindo, ainda, terceiro veículo, que vinha na outra pista, em sentido contrário, causando a morte de seu condutor. Culpa caracterizada na modalidade imprudência. Condenação mantida. (...)

A imprudência é caracterizada por uma ação do agente que ao não observar o seu dever de cuidado acaba dando ensejo ao evento danoso. Neste caso, o agente deixou de observar o seu dever de cuidado quando dirigia o veículo em alta velocidade causando com isso a morte da vítima. Pode-se afirmar que, a alta velocidade tanto pode ficar configurada quando o motorista dirige o veículo acima dos 110 km permitidos nas Rodovias bem como quando dirige o seu veículo em uma cidade com mais de 80 km, pois tal velocidade é incompatível para o trânsito nesse local. Agora, passa-se a analisar um julgado sobre a imperícia no trânsito:

DELITO DE TRÂNSITO. HOMICÍDIO CULPOSO. CONDUTOR DE TRANSPORTE COLETIVO QUE SAI DA PARADA DE ÔNIBUS E EFETUA CURVA FECHADA PARA INGRESSAR À ESQUERDA, SEM GUARDAR DISTÂNCIA DE SEGURANÇA DA MOTOCICLETA QUE SEGUIA AO LADO E À ESQUERDA DO ÔNIBUS, A QUAL TINHA A PREFERÊNCIA, VINDO A OBSTRUIR-LHE A PASSAGEM, PROVOCANDO A QUEDA DA MOTOCICLETA E CAUSANDO A MORTE DO CARONEIRO DO VEÍCULO PEQUENO. IMPERÍCIA CARACTERIZADA. PREVISIBILIDADE DA OCORRÊNCIA. PRESENTE O NEXO CAUSAL. CAUSA DE AUMENTO DE PENA DECORRENTE DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE CONDUTOR DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE APLICADA COM ADEQUAÇÃO À ESPÉCIE E SUBSTITUÍDA POR DUAS RESTRITIVAS DE DIREITOS. (TJ/RS – Apelação Crime nº 70008246381).

Neste caso, a culpa ficou caracterizada pelo fato do motorista do ônibus ter efetuado uma curva fechada para poder ingressar para a faixa esquerda (faixa destinada aos veículos rápidos) e com isso acabou provocando a queda da motocicleta e tal ato resultou na morte do caroneiro que estava na mesma. Trata-se, aqui da imperícia do motorista que conduzia o ônibus. Convém trazer à baila um julgado que trata da culpa na modalidade da negligência:

APELAÇÃO CRIME. HOMICÍDIO CULPOSO. NEGLIGÊNCIA. PENA. Age com culpa manifesta motorista que não adota as cautelas exigíveis de cuidado da conservação das peças fatigadas do reboque do veículo, manifesta a negligência, previsível que pudesse ser rompido o engate, somado ao fato de ter colocado peso demasiado do reboque. PROVIDO PARCIALMENTE O APELO DEFENSIVO TÃO-SÓ PARA REDUZIR A PRESTAÇÃO PECUNIÁRIA PARA 05 SALÁRIOS MÍNIMOS, A SEREM PAGOS À FAMÍLIA DA VÍTIMA. (TJ/RS-Apelação Crime nº 70011816188).

Com esse julgado, pode-se afirmar que trata da culpa na modalidade da negligência caracterizada, neste caso, pelo fato do motorista não ter observado a conservação das peças do reboque e, com isso acabou cometendo um homicídio culposo. Para concluir, é imprescindível analisar um julgado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (*apud* Greco, 2006, p.164) a seguir transcrito que trata do dolo eventual:

Pronúncia- Atropelamento – Desclassificação para forma culposa – Inadmissibilidade – Réu, alcoolizado, que desenvolvia velocidade inadequada – Não redução ao ver pessoas tentando a travessia – Conduta que evidencia dolo eventual-Consciência do perigo concreto – Assunção ao risco de produzi-lo – Julgamento pelo Conselho de Sentença – Pronúncia mantida –Recurso parcialmente provido para outro fim.

Pelo julgado observa-se que, os Tribunais, em sua grande maioria, vêm entendendo que nos casos em que há a conjugação da velocidade excessiva com a embriaguez do motorista atropelador ocorre a configuração do dolo eventual, portanto, para os aludidos casos estar-se-ia diante de um homicídio doloso no trânsito. Mas, esse entendimento, como será visto não deve prosperar, pois é um atentado ao próprio Direito Penal bem como se o dolo eventual não ficar comprovado poderá dar ensejo a uma desclassificação ou a uma absolvição pelo Tribunal do Júri.

3.4 Críticas à elasticidade do dolo eventual nos homicídios de trânsito.

Conforme ficou elucidado no capítulo anterior, o Brasil é um dos países com maior índice de violência no trânsito e tal fato foi facilmente comprovado com os dados estatísticos apresentados, onde se constatou que o índice de fatalidade no trânsito brasileiro é quatro vezes maior do que o dos países desenvolvidos.

Assim, para conter os anseios da população frente a essa realidade foi criado em 1997 o Código de Trânsito Brasileiro que trouxe um tipo específico para os homicídios no trânsito, como já foi ressaltado anteriormente. E, a sociedade mais uma vez indignada com o presente fato e com o apoio da mídia sensacionalista, clama ao órgão julgante, punições mais severas para com os autores de tais delitos. Já que a pena cominada para o homicídio praticado na direção de veículo automotor é irrisória.

Logo mais, a justiça de primeira instância, em resposta aos mesmos, procurou elastecer o conceito de dolo eventual aos homicídios viários. Principalmente nos casos em que há a conjugação da alta velocidade com o consumo de álcool, tudo por conta do texto da segunda parte do inciso I do artigo 18 do Código Penal, em que afirma ser uma conduta dolosa aquela em que o agente assume o risco de produzir o resultado.

Contanto, seria mais correto e adequado que o magistrado durante a análise do caso concreto, primeiramente apreciasse a conduta do agente, isto é, o seu *animus* quando no momento da prática delituosa.

Porque nem sempre a tese de dolo eventual vai prosperar para todas as hipóteses de homicídios viários. Em especial, as de colisão frontal, em que o agente além de colocar em risco a vida de outrem, estaria colocando também em risco a sua própria vida, numa conduta considerada por juristas, a exemplo de Alexandre Wunderlich (2001) "como suicida".

Destarte, trata-se na verdade de uma questão muito polêmica, onde não há ainda, uma posição pacífica no mundo jurídico no que tange ao tema em foco. Apesar dos magistrados de primeira instância inclinar as suas posições para a hipótese da configuração do homicídio doloso no trânsito, bem como, os tribunais superiores do país devido ao enorme clamor social, a doutrina penal brasileira, por outro lado, é majoritária no entendimento da não possibilidade do dolo eventual aos homicídios viários.

Convém ressaltar que o entendimento do Superior Tribunal de Justiça sobre o dolo eventual nesses crimes é pacífico, entendendo o Egrégio Tribunal Superior que esse tipo de dolo não será extraído da mente do sujeito sendo constatado através das circunstâncias objetivas, ou seja, das circunstâncias em que se encontrava o sujeito, conforme o entendimento esposado no seguinte julgado:

PENAL E PROCESSUAL PENAL. RECURSO ESPECIAL. HOMICÍDIOS DOLOSOS. PRONÚNCIA. DESCLASSIFICAÇÃO. DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE. QUAESTIO FACTI E QUAESTIO IURIS. REEXAME E REVALORAÇÃO DA PROVA. (...) IV – O dolo eventual na prática, não é extraído da mente do autor, mas, isto sim, das circunstâncias. Nele, não se exige que o resultado seja aceito como tal, o que seria adequado ao dolo direto, mas isto sim, que a aceitação se mostre no plano do possível, provável. (...) Recurso provido, restabelecendo-se a pronúncia de primeiro grau (Recurso Especial 247263/MG)

Pois, a elasticidade do conceito de dolo eventual a tais homicídios estaria modificando a estrutura jurídico-penal. Ao invés de condenar o motorista por um delito culposos, estaria o mesmo condenado pelo cometimento de uma infração dolosa. Gerando uma incerteza quanto ao seu julgamento, em que não foi aferida a sua real intenção.

Devendo o juiz se pautar na coleta de dados objetivos e das provas produzidas durante o processo, visto que, apenas o elemento subjetivo nem sempre será capaz de embasar o seu convencimento. No qual, dúvidas surgirão ao longo da

análise do caso concreto, não sabendo ao certo, se o crime fora cometido sob a influência do dolo ou da culpa.

Nesse diapasão, Nelson Hungria (*apud* Rogério Greco, 2005, p.220) ensina que "(...) na dúvida, a solução não pode ser outra senão a do reconhecimento de um homicídio simplesmente culposo (culpa consciente)".

Desse modo, o mais oportuno para o julgador seria fundar o seu convencimento na culpa consciente que é o grau máximo da culpa, já que seria mais fácil restar comprovada a quebra do dever de cuidado por parte do autor, a saber, se ele assumiu ou consentiu com a produção do resultado naturalístico.

Ademais, num processo em que o réu responde pela prática de um homicídio viário, e constata-se o seu enquadramento numa figura típica dolosa e, conseqüentemente é imprecisa a apuração do elemento subjetivo que norteava a sua conduta no momento da ação, poderá o crime ser desclassificado para o de natureza culposa, figurando o *in dubio pro reo*, e não o *in dubio pro societate*.

Uma vez, usado o *in dubio pro societate*, levaria o réu ao Tribunal do Júri, cabendo aos jurados decidir por um tipo específico de homicídio e não argüir o que realmente aconteceu, a quebra do dever de cuidado. Já que é ínfima a diferença existente entre o dolo eventual e a culpa consciente, vez que ambos prevêm o resultado antijurídico.

Convém ressaltar que, o clamor social, nestes casos, fazendo com que os Tribunais reconheçam o dolo eventual poderá ser considerado como sendo um atentado contra a estrutura do Direito Penal Brasileiro, ou seja, não se pode condenar o motorista pelo dolo eventual quando na verdade o mesmo praticou a infração culposamente. Esse entendimento é defendido por Rogério Greco (2006, p.166) e pelo doutrinador André Luiz Callegari (*apud* Rogério Greco, 2006, p.166) que elucida:

Nosso Direito Penal é o da culpabilidade nada mais é do que censurabilidade, reprovabilidade, juízo de pura censura e reprovação sobre a conduta do réu. Então, quanto mais censurável for a conduta do réu (embriaguez, excesso de velocidade, número de vítimas), maior poderá ser a reprimenda penal imposta pelo juiz ao aplicar a pena, dentro do delito culposo, ou seja, se a conduta do réu for extremamente censurável, aplica-se a pena máxima do delito culposo, pois não se falando, nesse caso, em dolo eventual. A pena aplicada é a do delito culposo, devendo ser dosada de acordo com a culpabilidade do acusado.

Por fim, para amenizar a sensação de impunidade por parte da população brasileira frente aos homicídios de trânsito, seria mais adequado elevar a pena de tal crime, ou seja, considerar a inobservância de diligência necessária como culpa consciente, grau máximo da culpa, ao invés de elastecer o conceito de dolo eventual e capitulá-lo como sendo um homicídio doloso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verificou-se na presente pesquisa, a partir da análise realizada acerca dos aspectos gerais do dolo e da culpa, bem como das teorias adotadas pelo Código Penal Brasileiro e, principalmente o texto disposto na segunda parte do inciso I do artigo 18 do retromencionado estatuto, pela não incidência do conceito de dolo eventual aos crimes de homicídios ocorridos na direção de veículo automotor.

Já que, a justiça de primeira instância, como também os Tribunais Superiores, em resposta ao clamor social e midiático estão aplicando aos homicídios culposos de trânsito o conceito de dolo eventual, sobretudo nos casos em que há a conjugação de velocidade inadequada e o consumo desmedido de álcool.

Porém, é sabido que, para a configuração do dolo eventual, o agente além de assumir o risco da produção naturalística do resultado deve também consentir com a configuração do mesmo.

Nessa esteira, a doutrina penal brasileira entende que a elasticidade do dolo eventual a crimes que apresentam tipos específicos, como os homicídios viários, estariam de uma maneira infringindo a estrutura da teoria geral do crime.

Logo, não deve o julgador brasileiro se prender unicamente aos aspectos objetivos da conduta delituosa, devendo-se pautar pelo *animus* do agente no momento em que praticou o delito. Esse é o entendimento esposado pelo Superior Tribunal de Justiça conforme ficou elucidado no decorrer do capítulo terceiro dessa pesquisa científica. Porquanto, sendo ínfima a diferença existente entre o dolo eventual e a culpa consciente, por ambos detectarem a presença do resultado antijurídico, não pode o magistrado tender automaticamente pelo homicídio doloso.

Contudo, na dúvida acerca do elemento subjetivo que norteou o autor do crime, no momento da ação, seria mais adequada, a capitulação do delito como culposo. Visto que, é difícil e às vezes quase impossível, averiguar a ligação intelectual existente entre a conduta do agente e o fato danoso. Assim, o mais apropriado em casos de incerteza, é o reconhecimento do homicídio culposo, ou seja, o *in dubio pro reo* do que o *in dubio pro societate*.

Já que, tendendo o magistrado para o *in dubio pro societate*, um típico homicídio viário, enquadrado pelo Código de Trânsito Brasileiro como culposo, seria

julgado pelo Egrégio Tribunal do Júri, isto é, apreciado como um crime doloso contra a vida.

Mesmo complexa, a avaliação da conduta do agente durante a ação e surgindo incertezas, considerando a doutrina pátria penal, não há o que se falar em homicídio doloso de trânsito. Mas, na tipificação de um homicídio culposo, onde houve na verdade a falta de diligência necessária.

Ficou constatado que, na maioria dos casos, é mais facilmente demonstrada a quebra do dever de cuidado. Pois, caso contrário, o agente assumindo e consentindo com o resultado, estaria colocando em risco além das vidas alheias, a sua também, numa conduta considerada pela doutrina como suicida. Melhor seria o enquadramento do autor do crime na modalidade culposa de homicídio e se porventura constatado como grave o cometimento do delito, aplicaria a esse a culpa consciente, grau máximo do elemento culposo.

Mormente, restou comprovado como resultado do referido trabalho, que mesmo entendendo o Poder Judiciário pela possibilidade do elástico do conceito de dolo eventual aos homicídios praticados na direção de veículo automotor, revelou que esta não é a conduta mais correta para a elucidação do problema, pois leva em consideração os aspectos objetivos da conduta, esquecendo de analisar o ânimo psicológico do sujeito. Com isso, estar-se-ia condenando o motorista pelo dolo eventual quando na verdade o mesmo praticou a infração culposamente.

Defende-se que, nesse caso, o adequado seria a capitulação da culpa consciente, grau máximo da culpa e não a tipificação automática do tipo doloso pela ocorrência do dolo eventual. E, ademais, caso o agente seja processado pelo Tribunal do Júri e existir dúvidas quanto ao elemento subjetivo, tal constatação poderá resultar na desclassificação da conduta para o crime de natureza culposa ou até mesmo levar à absolvição do agente.

Diante do que foi exposto, conclui que para a solução da problemática suscitada e para evitar que os juízes levados pelo clamor social adotem, de forma equivocada, o dolo eventual para os homicídios viários, torna-se imprescindível aplicar a culpa consciente a esses delitos bem como elevar a pena prevista para os mesmos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Paulo Gustavo Sampaio. *Homicídio e lesão corporal: forma culposa qualificada no CTB*. Jus Navigandi, Teresina, julho. 2000. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1736>>. Acesso em 29 set. 2008.

ARAÚJO, João Marcelo Júnior. *Delitos de trânsito*. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

BRASIL, *Código Penal: Decreto-Lei nº.2.848 de 1.940* In: *Vade Mecum*. Obra coletiva da Editora Saraiva, com a colaboração de Antônio Luiz de Toledo Pinto, Maria Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. 5 ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2008.

_____, *Código de Trânsito Brasileiro: Lei 9.503 de 23 de setembro de 1.997, de Janeiro de 1973*. In: *Vade Mecum*. Obra coletiva da Editora Saraiva, com a colaboração de Antônio Luiz de Toledo Pinto, Maria Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. 5 ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2008.

_____, Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 247263/MG, Relator Ministro Felix Fischer, Órgão Julgador: Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça Brasília, DF. Data do julgamento: 05/04/2001. Disponível em: www.stj.gov.br. > Acesso em 08/10/2008.

_____, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Direito Penal. Apelação Criminal nº 7008246381. Relator Ranolfo Vieira, Órgão Julgador: Primeira Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, Órgão Julgador 28/04/2004. Data do julgamento: 12/12/2005. Disponível em: www.tj.rs.gov.br. > Acesso em 08/10/2008.

_____, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Direito Penal. Apelação Criminal nº 70011816188. Relatora Elba Aparecida Nicolli Bastos, Órgão Julgador: Terceira Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Data do julgamento: 08/09/2005. Disponível em: www.tj.rs.gov.br.> Acesso em 08/10/2008.

_____, Tribunal de Justiça de Santa Catarina. Direito Penal. Apelação Criminal nº 2005.0192267-6/Joinville. Relator Maurílio Moreira Leite, Órgão Julgador: Segunda Câmara Criminal do Tribunal de Justiça de Santa Catarina. Data do julgamento: 02/08/2005 Disponível em: www.tj.sc.gov.br. > Acesso em 08/10/2008.

_____, Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Direito Penal. Apelação Criminal 2006.050.01289. Desembargador Ivan Cury. Data do Julgamento: 25/08/2006. Disponível em www.tj.rj.gov.br > Acesso em 08/10/2008.

CAPEZ, Fernando. *Curso de direito penal. Legislação penal especial*. Vol. 4. São Paulo: Saraiva, 2006.

_____, *Curso de direito penal. Parte geral*. Vol.1. 8 ed. São Paulo: Saraiva 2005.

_____, *Curso de direito penal. Parte especial*. Vol.2. 5 ed São Paulo: Saraiva, 2005.

FILHO, Nery Sirena. *Análise da possibilidade do dolo eventual no homicídio de trânsito*, 2006. Disponível em: www.direito.net.com.br/artigos >Acesso:05/10/2008.

GOMES, Luiz Flávio. *Reforma do Código de Trânsito. Condução temerária, homicida e suicida*. Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n. 1721, 18 mar. 2008. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11062>>. Acesso em: 29 set. 2008.

GRECO, Rogério. *Curso de Direito Penal. Parte Especial*. Vol.2. 2 ed. Rio de Janeiro: Impetus: 2006.

_____, *Curso de direito penal. Parte geral*. Vol. 1. 6 ed., Rio de Janeiro:, Impetus, 2006

HOLANDA, Cornélio José. *O dolo eventual nos crimes de trânsito*. Jus Navigandi, Teresina, 2005. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=5263>>. Acesso em: 24 ago. 2008.

JESUS, Damásio E. *Direito Penal. Parte Geral*. Vol. 1 23 ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

_____, *Direito Penal: parte especial. Dos crimes contra a pessoa e dos crimes contra o patrimônio*. Vol. 2. 26 ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

JOÃO, Philipe. BATISTA, Antão. AMARAL, Maria José. VARELA, Luis Fernando. *Índices de violência no trânsito*. Antenados 2008. Disponível em http://www.boasnovas.tv/programas/antenados/index.php?option=com_content&task=view&id=60&Itemid=26 > Acesso em 05.10.2008.

LEAL, João *Homicídio culposo de trânsito: a impropriedade de duas normas incriminadoras para uma mesma conduta típica*. Direito Net, março de 2003. Disponível em <http://www.direitonet.com.br/artigos/x/19/44/1944/> Acesso em 29.09.2008.

MIRABETE, Julio Fabbrini. *Manual de direito penal. Parte geral*. Vol.1. 22 ed. São Paulo: Atlas, 2005.

MONTEIRO, Ruy Carlos de Barros. *Crimes de trânsito*. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999.

NEWS, redação 24 horas. *Sobe o número de mortes no trânsito nas capitais*. Disponível em <http://www.vsp.com.br/noticias.php?id=5146> > Acesso em 07/10/2008

PEPEU, Sérgio Ricardo Freire. *O dolo eventual e a culpa consciente em crimes de trânsito*. Jus Navigandi, Teresina, ano 3, n. 35, out. 1999. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1731>>. Acesso em: 02 set. 2008.

RESENDE, Márcia Vidal Rocha *Dolo Eventual E Culpa Consciente Nos Crimes de Trânsito* .A Priori em 23 de março de 2003. Disponível em <http://www.apriori.com.br/cgi/for/post8762.html> > Acesso em 12/09/2008

ROMERO, Diego. *A repercussão social e midiática do homicídio de trânsito e a dicotomia dolo eventual e culpa consciente*. Jus Navigandi, Teresina, 2008. Disponível em <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=2632>>. Acesso em 05/09/2008

VASCONCELOS, Eduardo A. *O que é trânsito?* São Paulo: Brasiliense, 1985.

VIDOR, César. *Dolo eventual nos acidentes de trânsito* Jus Navigandi, Teresina março, 2002. Disponível em <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=27>> Acesso em 29 set. 2008

WUNDERLICH, Alexandre. *O dolo eventual nos homicídios de trânsito: uma tentativa frustrada*. Jus Navigandi, Teresina, a.4, n.43, jul. 2001. Disponível em <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=1732>>. Acesso em 05/09/2008