

ACÁCIO MARCEL MARÇAL SARDÁ

**DOLO EVENTUAL OU CULPA
CONSCIENTE NOS DELITOS DE
TRÂNSITO**

FLORIANÓPOLIS

JULHO/1996

ACÁCIO MARCEL MARÇAL SARDÁ

DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS

DEPARTAMENTO DE DIREITO PÚBLICO E CIÊNCIA POLÍTICA

CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM
DIREITO**

PROFESSOR ORIENTADOR: EDMUNDO JOSÉ DE BASTOS

JUNIOR

PROFESSOR CO-ORIENTADOR: PAULO DE TARSO BRANDÃO

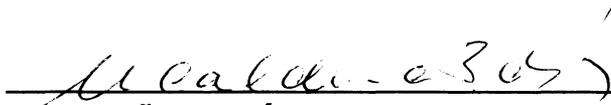
FLORIANÓPOLIS

JULHO/1996

APROVAÇÃO



EDMUNDO JOSÉ DE BASTOS JUNIOR



JOÃO JOSÉ CALDEIRA BASTOS

PAULO DE TARSO BRANDÃO

NOTA ATRIBUÍDA: 8,5.

*EM MEMÓRIA AOS MEUS
QUERIDOS VOZINHOS*

"Em 02.04.96, o 'curuco do vô' (JORGE LUIS MARÇAL), assim chamava a todos os netos homens, partiu, deixando um grande vazio entre nós familiares, na certeza de que sua ausência, ainda nos faz sentir muitas saudades. Agora, início de inverno, o frio invade nossas almas, ao partir 'vô maneco' (MANOEL ACÁCIO SARDA), verdadeiro pai, amigo do dia-a-dia, companheiro de inesquecíveis pescarias. Cantava seu Manoel: 'Hoje, vento sul, amanhã, vento nordeste, tanta viração de vento e, o meu amor não aparece'. E, foi na troca do vento sul para o nordeste, madrugada de 21.06.96, maré de lua, amanhecendo enchendo, típica de grandes lances de camarão branco - assim, costumávamos dialogar - que todo seu amor, sua alegria, suas brincadeiras aparecem para acalantar a dor que nos sufoca. Saibam meus avós, que todos nós amamos vocês. Adeus."

*Aos meus pais - Acácio Sardá e Maria
Ângela Marçal Sardá, que tanto esforço fazem para
possibilitar o meu sucesso, permitindo-me chegar até
aqui.*

*À minha namorada Poliana -
incentivadora e colaboradora.*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	08
CAPÍTULO I : A CULPABILIDADE	11
1. Evolução da idéia de culpabilidade	11
2. Enfoque sobre o dolo e a culpa.....	15
CAPÍTULO II DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE	19
1. A expressão alemã correspondente a “estar consciente do risco”	19
2. Diferença entre dolo eventual e culpa consciente na doutrina	22
3. Fórmulas de Frank.....	27
3.1 Teoria hipotética do consentimento	27
3.2 Teoria positiva do consentimento.....	27
CAPÍTULO III DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO	29
1. Aspectos gerais	29
2. O movimento de “lei e ordem”	37

3. Impropriedade terminológica da expressão	
“acidentes de trânsito” e conceito	40
4. Princípio da confiança	43
5. Formulação do problema	45
6. Velocidade excessiva	47
7. Embriaguez ao volante	50
8. Princípio do “ <i>in dubio pro reo</i> ”	58
9. Hipóteses: roleta russa e disputa de corrida	
denominada “pega” ou “racha”	61
10. O agente assume o risco de matar, ferir e até morrer?	65
11. Pena severa, tolerância e impunidade X educação,	
fiscalização e certeza da punição	71
12. “Caso Clemevalte”	75
13. O projeto do novo Código Nacional de Trânsito.....	78
CONSIDERAÇÕES FINAIS	83
BIBLIOGRAFIA BÁSICA	87
APÊNDICE	90

INTRODUÇÃO

A opção pelo tema traduz-se no interesse pelo estudo do Direito Penal. Na verdade, a escolha deste não foi tão fácil assim. As primeiras idéias surgiram ao assimilar os primeiros ensinamentos do mestre Edmundo José de Bastos Júnior, titular da cadeira da parte geral do Código Penal, ao fazer a distinção entre o dolo eventual, o dolo de perigo e a culpa consciente. A opinião sobre o tema acabou por amadurecer, na Primeira Vara Criminal da Comarca da Capital, onde judica o magistrado Dr. Sérgio Roberto Baasch Luz. Com algum tempo de estágio, adquiri-se alguma experiência no assunto. O conhecimento de diversos julgados e, sobretudo de dois grandes volumes, à época, que tratavam especificamente sobre a disputa de corrida denominada “racha”, propiciaram o desenvolvimento do trabalho. Acompanhar de perto toda repercussão que envolveu tal delito de trânsito, fulminando com a condenação dos acusados, fez surgir muitas indagações.

Em decorrência do grande clamor social, mas propriamente, através de verdadeiro movimento de “lei e ordem”, que se desenvolvem nesses delitos, confundem-se as conseqüências dessas infrações, por falta de uma legislação específica, com a aplicação de uma pena severa. Esquecem-se os julgadores da

análise da culpabilidade. Confundem com o dolo e a culpa. Deixam de abordar, no estudo da dogmática do Código Penal, suas noções elementares.

O tema envolve muita discussão doutrinária e jurisprudencial. As citações foram diversas, tendo por fim expor os diversos entendimentos.

O trabalho encontra-se dividido em três capítulos. O primeiro faz um breve histórico sobre a culpabilidade, sua evolução e alguns aspectos do conteúdo do dolo e da culpa. O segundo capítulo aborda o dolo eventual e a culpa consciente. Traduz-se o significado da expressão “risco assumido”. Discute-se a diferença entre um e outro. Especificamente sobre o dolo eventual, conhecem-se as fórmulas de Frank. O último capítulo trata do tema central, que tem como ementa o título desta monografia: dolo eventual ou culpa consciente nos delitos de trânsito. Dispõe-se sobre tópicos: aspectos gerais; o movimento de “lei e ordem”; a impropriedade terminológica da expressão “acidentes de trânsito” e conceito; o princípio da confiança; a formulação do problema; a velocidade excessiva; a embriaguez ao volante; o princípio do *“in dubio pro reo”*; as hipóteses de roleta russa e disputa de corrida denominada “pega” ou “racha”; o agente assume o risco de matar, ferir e até morrer?; pena severa, tolerância e impunidade X educação e certeza da punição; decisão do Supremo Tribunal Federal abre um precedente ao examinar morte em “pega” como homicídio doloso - “Caso Clemevalte” e o projeto do novo Código Nacional de Trânsito.

Finalmente, anexa a monografia, traz-se trinta julgados da Justiça Catarinense, que retrata toda discussão nos delitos de trânsito, nos últimos dezesseis anos.

O que se pretende neste estudo é esclarecer, sob o ponto de vista jurídico, seja na doutrina ou na jurisprudência, parte da problemática emergente dos delitos de trânsito. E abordar que o homem está sujeito a cometer tais delitos, desde seu nascimento até sua morte. O delito de trânsito é parte integrante da vida do homem, nos dias atuais. Desde a primeira infração de trânsito (1897), até hoje em dia, se faz cada vez mais presente e merece atenção toda especial.

CAPÍTULO I - A CULPABILIDADE

1. EVOLUÇÃO DA IDÉIA DE CULPABILIDADE

A noção do fato culposo remonta às leis mais antigas de que se tem conhecimento. Puniam-se pessoas, animais e até mesmo coisas inanimadas. Era o Direito Penal eminentemente objetivo. Desconsiderava-se o que ocorria no interior da pessoa, isto é, entre o agente e o fato criminoso. As penas eram cruéis, de cunho puramente intimidativo.

Como diz Francisco de Assis Toledo¹:

“Com o passar do tempo e com o aprimoramento da cultura, começou-se a perceber a grande diferença entre o causar INEVITAVELMENTE um dano e o causar um dano EVITÁVEL. Da observação talvez dos fenômenos físicos da natureza, percebeu-se mais: percebeu-se que esse algo, esse SUDO que distingue um fato do outro, constitui um importante aspecto só peculiar ao agir humano - A EVITABILIDADE DO FATO. Percebeu-se, ainda, que essa evitabilidade do fato residia no interior do ser humano, no seu psiquismo, isto

¹ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 1991.

é, na faculdade que tem o homem de prever os acontecimentos, de não querer ou de querer esses acontecimentos e, portanto, de evitá-los, de provocá-los em certas circunstâncias, de manipulá-los.

Com isso, ao lado da ENTABILIDADE descobriu-se igualmente a PREVISIBILIDADE e a VOLUNTARIEDADE do resultado danoso”.

E prossegue o eminente ministro:

“Sobre esses dois elementos anímicos, um volitivo, outro intelectual (o VOLUNTÁRIO e o PREVISÍVEL), construíram-se dois importantes conceitos penalísticos - o dolo e a culpa. Dolo, quando há voluntariedade e previsão do fato; culpa, em sentido estrito, quando há a previsibilidade, sem a voluntariedade do resultado danoso”.

E. Magalhães Noronha,² esclarece: “(...) Realmente, é a previsibilidade o ponto nuclear da culpa. (...)”.

Segundo o autor:“(…) A doutrina da previsibilidade impõe-se, porque realmente achamos difícil, sem ela, fundamentar ou justificar um juízo de culpabilidade ou reprovação, pois é somente fundado na possibilidade de se prever o que não foi previsto, que se pode imputar a alguém não ter tido conduta que evitaria o resultado danoso”.

Nesse sentido, acrescenta: “Previsibilidade é a possibilidade de se prever um fato. Diz-se haver previsibilidade quando o indivíduo, nas circunstâncias em que

² NORONHA, E. Magalhães. **Do Crime Culposos**. São Paulo: Saraiva, 1974.

se encontrava, podia ter-se representado como possível a conseqüência de sua ação.(...)".

Logo em seguida estabelece E. Magalhães Noronha³, a diferença entre previsão e previsibilidade. Diz ele: (...) *Há previsão quando se representa ao indivíduo a realização do resultado de sua ação; há previsibilidade quando se podia prever e não se previu; quando se devia ter e não se teve previsão. (...)"*.

Afirma categoricamente Francisco de Assis Toledo⁴ que: "(...) *A noção de culpabilidade está, pois, estreitamente vinculada à de inevitabilidade da conduta ilícita, pois só se pode emitir um juízo de reprovação ao agente que não tenha evitado o fato incriminado quando lhe era possível fazê-lo. (...)"*.

Observa: "(...) *que o princípio da culpabilidade, fruto de lenta e penosa elaboração dos povos civilizados, entendido como censurabilidade da formação e manifestação da vontade, constitui, ainda hoje, a base irredutível de nosso sistema penal.(...)"*.

O que se constata na prática é a pouca observância por parte do julgador da própria noção de culpabilidade. Elemento de grande valia em nosso sistema penal, a culpabilidade está sendo desprezada por muitos juizes e até mesmo Tribunais. Enquadram a conduta humana ao tipo penal, ao perceberem que se trata de dolo ou culpa e, não se interessam com a inevitabilidade do fato, com sua censurabilidade, o especial juízo de reprovação. Chegam até mesmo a misturar culpabilidade com o dolo e a culpa. Não aplicam a pena do crime culposo, quando resta inequivocamente comprovada diante do caso concreto. E acabam por aplicar o dolo, pondo fim ao julgamento.

³ *Idem.*, p. 71.

Urge a necessidade de avaliar cada caso, como um caso novo, que enseja a atenção acurada do julgador. O caso concreto requer a observação da vontade do agente e de sua ação criminosa. O grau de reprovabilidade não pode ser desconsiderado, sob pena de retornarmos a nossas origens, onde era irrelevante a relação existente entre o estado de espírito do agente (por exemplo: dirigir um veículo automotor, demonstra um estado de espírito) e o resultado (direito penal objetivo).

Esclarecida a idéia de que a culpabilidade está umbilicalmente ligada à evitabilidade do fato e que na abordagem desta surgiu à da *previsibilidade* e da *voluntariedade*, nasceram em Direito Penal dois conceitos basilares, o dolo e a culpa, que abordaremos a seguir.

⁴ TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal**. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, p. 87.

2. ENFOQUE SOBRE O DOLO E A CULPA

No que concerne ao dolo, três teorias explicam a sua essência:

- teoria da vontade;
- teoria da representação;
- teoria do assentimento.

Observa Júlio Fabrini Mirabete⁵:

“Para a teoria da vontade, age dolosamente quem pratica a ação consciente e voluntariamente. É necessário para a sua existência, portanto, a consciência da conduta e do resultado e que o agente a pratique voluntariamente.

Para a teoria da representação, o dolo é a simples previsão do resultado. Embora não se negue a existência da vontade na ação, o que importa para essa posição é a inteligência, a consciência de que a conduta provocará o resultado. Argumenta-se, contudo, que a simples previsão do resultado, sem a vontade efetivamente exercida na ação, nada representa e que, além disso, quem tem vontade de causar o resultado evidentemente tem a representação deste. Nesses termos, a representação já está prevista na teoria da vontade.

Para a teoria do assentimento (ou consentimento) faz parte do dolo a previsibilidade do resultado a que o agente adere, não sendo necessário que ele o queira. Para a teoria em apreço, portanto, existe dolo simplesmente quando o agente consente em causar o resultado ao praticar a conduta.

Como será visto, o Código Penal Brasileiro adotou a teoria da vontade quanto ao dolo direto e a teoria do assentimento ao conceituar o dolo eventual”.

⁵ MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal. Parte Geral.** 7ª ed. São Paulo: Atlas S. A., volume 1, 1992, p. 132.

Quanto às espécies de dolo, estudaremos no momento propício o dolo eventual, diferenciando-o da culpa consciente, ponto central deste estudo, mais propriamente nos delitos de trânsito.

Em relação à culpa, o Código Penal de 1940 não a definiu. O art. 18, II, do CP, diz que o crime é culposo *“quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia”*.

Diz Heleno Cláudio Fragoso⁶ que *“há crime culposo quando o agente, violando o cuidado, a atenção ou a diligência a que estava adstrito, causa o resultado que podia prever, ou que previu, supondo, no entanto, levemente, que não ocorreria”*.

Desponta, assim, a previsibilidade do resultado, como elemento relevante na apreciação do caso concreto. Conforme definiu João José Leal⁷, *“é a possibilidade de ter o agente conhecimento do resultado de sua conduta negligente. O agente não prevê e nem quer o resultado, mas deveria prevê-lo. Se este não era previsível, sua ocorrência deve ser creditada na conta do caso fortuito e da força maior, desaparecendo a figura do crime culposo”*. Acertadamente pondera o mestre Edmundo José de Bastos Júnior⁸, entendendo que *“o que leva o agente a não prever o resultado previsível é sua falta de cuidado, contida nas formas de imprudência, negligência ou imperícia”*.

⁶ FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Lições de Direito Penal. A Nova Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1992, p. 220.

⁷ LEAL, João José. **Curso de Direito Penal**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Edior & Editora da FURB, 1991, p. 206.

⁸ BASTOS JÚNIOR, Edmundo José de. Dolo Eventual, Culpa Consciente e Crimes de Trânsito. In: **Revista do Curso de Direito da UFSC**. Florianópolis: UFSC, ano II, n.º. 3, outubro de 1995, p. 46.

Conforme assinala Paulo José da Costa Júnior⁹, as modalidades de culpa são as seguintes:

*“A negligência é uma forma de culpa **NÃO COMETIDO**. O agente não faz o que deveria fazer, como quando não troca os pneus ‘carecas’ do carro ou não substitui as lonas do freio já gastas.*

*A imprudência, ao contrário, é uma modalidade de culpa **COMETIDO**: o agente faz o que não deve, como quando imprime velocidade excessiva ao veículo, incompatível com as condições de tráfego do local.*

A imperícia é a culpa técnica, em que o agente mostra-se inabilitado para o exercício de determinada profissão, embora possa estar credenciado por diploma, que não passa de mera presunção de competência”.

Dentre as espécies de culpa, ressalta-se a culpa consciente, por muito aproximar-se com o dolo eventual.

Veja o que observa E. Magalhães Noronha¹⁰:

“É certo que variam as opiniões, mas estamos que a culpa consciente nem sempre traduz maior periculosidade ou desajuste da pessoa. Um homem previdente pode, após madura reflexão, praticar um ato do qual antevê o resultado, contando com que, devido à sua cautela, este não sobrevirá, o que, entretanto, não impede que se verifique. Não necessita de maior corretivo

⁹ COSTA JÚNIOR, Paulo José da. *Comentário ao Código Penal. Parte Geral*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva: volume 1, 1989, p. 178.

¹⁰ NORONHA, E. Magalhães. *Direito Penal. Introdução e Parte Geral*. 29ª ed. São Paulo: Saraiva, volume 1, 1991, p. 140.

do que o estabonado, o desatento, o imprudente que pratica o mesmo ato, sem que nem por um momento perceba a consequência funesta”.

Na segunda parte, passa-se a analisar propriamente o dolo eventual e a culpa consciente. O significado da expressão “assumir o risco”, a diferença doutrinária entre ambos e as tão difundidas fórmulas de FRANK, que dizem respeito ao dolo eventual.

CAPÍTULO II - DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE

1. A EXPRESSÃO ALEMÃ CORRESPONDENTE A “ESTAR CONSCIENTE DO RISCO”

Diz a Exposição de Motivos do Código Penal de 1940:

“Segundo o preceito do art. 15, n.º 1 e 19, o dolo (que é a mais grave forma de culpabilidade), existe não só quando o agente quer diretamente o resultado (effectus sceleris), como quando assume o risco de produzi-lo. O dolo eventual é, assim, plenamente equiparado ao dolo direto. É inegável que arriscar-se conscientemente a produzir um evento vale tanto quanto querê-lo; ainda que sem interesse nele, o agente o ratifica ex ante, presta anuência ao seu advento”.

Edmundo José de Bastos Júnior¹¹ buscando a lição do mestre Nelson

Hungria coloca:

¹¹ BASTOS JÚNIOR, Edmundo José de. Dolo Eventual, Culpa Consciente e Crimes de Trânsito. In: **Revista do Curso de Direito da UFSC**. Florianópolis: UFSC, ano II, n.º. 3, outubro de 1995, p. 46.

“Esclarece que, para a definição do dolo eventual, o Código inspirou-se até certo ponto (grifo nosso) na extensiva fórmula preconizada pela comissão encarregada de elaborar projeto de reforma do direito penal alemão - segundo o qual ‘também age dolosamente aquele que prevê apenas como possível o resultado, mas consciente do risco de causá-lo’ - porém, ao invés de traduzir fielmente a expressão alemã correspondente a ‘estar consciente do risco’, fala, mais restritivamente (grifo nosso), em assumir o risco”.

Como salienta Schäfer, que abriga a fórmula germânica, citado por Nelson Hungria¹²:

“(...) exigir o consentimento importa critério demasiadamente restrito, pois não abrange os casos em que o agente, prevendo a possibilidade de ocasionar o resultado, não aprova, mas afasta mentalmente tal possibilidade com leviana indiferença, ou, em contraste com os prudentes conselhos da experiência, confia no acaso ou inconsideradamente que o resultado não sobrevirá, (...)”.

Edmundo José de Bastos Júnior,¹³ por sua vez adverte:

“Obviamente, o grande penalista brasileiro repelia a fórmula nazista. Chama a atenção, inclusive, para o momento histórico em que foi elaborada, inserindo a expressão ‘in illo tempore...’ entre parênteses, na passagem em que diz Schäffer que ‘uma tal atitude psíquica é tão grave, que, do ponto de vista do novo

¹² HUNGRIA, Nelson. *Comentários ao Código Penal*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, volume I, tomo II, arts. 11 a 27, 1958. p. 122.

¹³ BASTOS JÚNIOR, Edmundo José de. Dolo Eventual, Culpa Consciente e Crimes de Trânsito. In: *Revista do Curso de Direito da UFSC*. Florianópolis: UFSC, ano II, nº. 3, outubro de 1995, p. 47.

Estado, em que a proteção da coletividade sobreleva a do indivíduo, deve ser reconhecida como espécie do dolo, isto é, da mais grave forma da culpabilidade”.

Nelson Hungria¹⁴ é esclarecedor: “Não é este o ponto de vista do Código. **Assumir o risco** é alguma coisa mais que **ter consciência de correr o risco**: é consentir previamente no resultado, caso venha este, realmente a ocorrer. (...)”.

Neste sentido, vale destacar as ponderações de Heleno Cláudio Fragoso¹⁵:

“Assumir o risco significa prever o resultado como provável ou possível e aceitar ou consentir sua superveniência. O dolo eventual aproxima-se da culpa consciente e dela se distingue porque nesta o agente, embora prevendo o resultado como possível ou provável, não o aceita nem consente. Não basta, portanto, a dúvida, ou seja, a incerteza a respeito de certo evento, sem implicação de natureza volitiva. O dolo eventual põe-se na perspectiva da vontade, e não da representação, pois esta última pode conduzir também a culpa consciente. Nesse sentido já decidiu o STF (RTJ, 35|282). A rigor, a expressão ‘assumir o risco’ é imprecisa (grifo nosso), para distinguir o dolo eventual da culpa consciente e deve ser interpretada em consonância com a teoria do consentimento”.

¹⁴ HUNGRIA, Nelson. **Comentários ao Código Penal**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, volume I. tomo II, arts. 11 a 27, 1958. p. 122.

¹⁵ FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Lições de Direito Penal. Parte Geral**. 14ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1992, p. 173.

2. DIFERENÇA ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE NA DOCTRINA

Como salienta o mestre Paulo Lúcio Nogueira¹⁶:

“A diferença que se procura fazer entre a culpa consciente e o dolo eventual é aceitável somente na doutrina, pois na prática é difícil extremá-los, já que age da mesma forma tanto aquele que, prevendo a possibilidade de um resultado danoso, crê ou acredita que ele não ocorrerá - e apesar disso age - como aquele que o aceita, assumindo o risco de produzi-lo. As situações se equiparam. E a diferença que se procura fazer é tão sutil, que só se percebe doutrinariamente, porquanto, na realidade, não aceitam muitos tal diferença, equiparando a falta de previsão à crença de que o previsto não venha a suceder”.

Explica E. Magalhães Noronha¹⁷:

“(...) que há casos em que difícil é a distinção entre o dolo e a culpa, pois mínima é a distância que os separa. Tal acontece com o dolo eventual e a culpa consciente. Esta existe quando o resultado foi previsto, cuidando-se, entretanto, que não se verificasse; o dolo eventual aparece quando o resultado foi previsto, aceitando-se que se verificasse. Noutras palavras, na culpa consciente, o agente não quer o evento; este surge-lhe à mente, mas inconsideradamente ele o repete, confiando que não se produza; no dolo eventual, apesar de não querer o evento como razão de sua ação, o prevê e não obstante age, aceitando sua realização. Ainda que

¹⁶ NOGUEIRA, Paulo Lúcio. *Delitos do Automóvel*. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1988, p 68 e 69.

¹⁷ NORONHA, E. Magalhães. *Do Crime Culposos*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 1974, p. 117.

exigua a distância entre eles, não há dúvida que é real a existência desses estados psicológicos”.

Alguns exemplos ajudam a visualizar melhor estas duas modalidades da culpa (*lato sensu*), como assinala E. Magalhães Noronha¹⁸ em dois casos teóricos:

a) DOLO EVENTUAL

“Tendo feito aposta de vultosa quantia, de percorrer determinada distância em certo tempo, um motorista põe-se à execução da prova, que lhe exige toda velocidade do carro. Sabe que em determinado trecho do percurso haverá pessoas em seu caminho, o que não lhe permitirá manter a marcha necessária, sob pena de atropelar alguém. Não obstante, aceita essa possibilidade, ratifica-a ex ante, sempre com o intuito de ganhar a prova, e vem a matar um pedestre. Dá-se o dolo eventual”.

b) CULPA CONSCIENTE

“Na mesma hipótese, confia o chofer em sua habilidade; já o fez mais de uma vez e, apesar do risco de atropelamento, nada aconteceu, pelo que também agora o mesmo sucederá. Vem, entretanto, a colher um pedestre. Há culpa com previsão ou consciente”.

Anota Damásio E. de Jesus,¹⁹ em didática abordagem da matéria:

¹⁸ *Idem*, p. 124.

¹⁹ JESUS, Damásio E. de. **Direito Penal. Parte Geral**. 16ª ed. São Paulo: Saraiva, 1 volume, 1992, p. 258 e 259.

“Na culpa consciente o resultado é previsto pelo sujeito, que espera levemente que não ocorra ou que pode evitá-lo. É também chamada culpa com previsão. Vimos que a previsão é elemento do dolo, mas que, excepcionalmente, pode integrar a culpa. A exceção está na culpa consciente. Ex.: numa caçada, o sujeito percebe que um animal se encontra nas proximidades de seu companheiro. Confia, porém, em sua pontaria, acreditando que não virá a matá-lo. Atira e mata o companheiro. Não responde por homicídio doloso, mas sim por homicídio culposo (CP, art. 121, SSº). Note-se que o agente previu o resultado, mas levemente, acreditou que não ocorresse. A culpa consciente se diferencia do dolo eventual. Neste, o agente tolera a produção do resultado, o evento lhe é indiferente, tanto faz que ocorra ou não. Ele assume o risco de produzi-lo. Na culpa consciente, ao contrário, o agente não quer o resultado, não assume o risco nem lhe é tolerável ou indiferente. O evento lhe é representado (previsto), mas confia em sua não-produção”.

Por sua vez, destaca Júlio Fabbrini Mirabete²⁰:

“A culpa consciente ocorre quando o agente prevê o resultado, mas espera, sinceramente, que não ocorra. 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. Exemplo clássico dessa espécie de culpa é o do caçador que, avistando um companheiro próximo do animal que deseja abater, confia na sua condição de perito atirador para não atingi-lo quando disparar, causando, ao final, lesões ou morte da vítima ao desfechar o tiro.

²⁰ MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal. Parte Geral**. 7ª ed. São Paulo: Editora Atlas S. A., volume 1, 1992, p. 143 e 144.

A culpa consciente avizinha-se do dolo eventual, mas com ela não se confunde. Naquela, o agente, embora prevendo o resultado, não o aceita como possível. Neste, o agente prevê o resultado, não se importando que venha ele a ocorrer. (...)”.

Como se observa, do exposto resulta claro que o dolo eventual e a culpa consciente têm um elemento comum: o resultado é previsto pelo agente.

No entanto, a culpa consciente extrema-se com o dolo eventual. Neste, o agente percebe a situação de perigo e de dano. É indiferente ao resultado de perigo e de dano. Utilizando a linguagem corrente na doutrina, diz-se que o agente aceita ou consente no que possa acontecer, tanto faz que ocorra ou não. Na culpa consciente, o agente também percebe a situação de perigo e de dano, entretanto age confiante em sua não ocorrência, pois acredita que sua habilidade não permitirá o resultado de perigo e de dano. O agente, *‘in mente’*, possui o domínio da situação. Para ele, não existe perigo nem dano, não o aceita nem consente. Importante salientar que o dolo de perigo não é uma espécie de dolo que se situa entre a culpa consciente e o dolo eventual. No dolo de perigo, o agente percebe a situação de perigo **ou** dano. O agente quer o perigo e prevê o dano. A vontade não passa do perigo, nem muito menos deseja o dano.

Bem aceitável é a ponderação de André Luís Callegari,²¹ segundo o qual *“Para a distinção entre o dolo eventual e a negligência foram formuladas várias teorias, entretanto, ficaremos com duas que reputamos as mais importantes: a teoria da probabilidade e a teoria da vontade ou do consentimento”*.

²¹ CALLEGARI, André Luís. Dolo Eventual, Culpa Consciente e Acidentes de Trânsito. **In: Revista Brasileira de Ciências Criminais**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, ano IV, n.º. 13, jan./mar., 1996, p.194.

Conforme o entendimento de Francisco Muñoz Conde, em sua obra Teoria Geral do Delito, Sérgio Antônio Fabris Editor, Porto Alegre, 1988, p. 60, citado por André Luís Callegari²²:

“A teoria da probabilidade parte do elemento intelectual do dolo. Como é difícil demonstrar no dolo eventual o elemento volitivo de querer o resultado, a teoria da probabilidade admite a existência de dolo eventual quando o autor representa o resultado como de muito provável produção e, apesar disso, atua, admitindo ou não essa produção. Se a probabilidade for remota ou mais longínqua, haverá culpa ou negligência com representação.

A teoria da vontade ou do consentimento atende o conteúdo da vontade. Para esta teoria não é suficiente que o autor situe o resultado como de produção provável, mas é preciso que, além disso, diga: ‘ainda que fosse certa sua produção, atuaria’ (fórmula de Frank). Há ao contrário, culpa se o autor, ao haver representado o resultado como de produção certa, tivesse deixado de atuar.

Contra a teoria da probabilidade afirma-se que deixa sem valorar uma parte essencial do dolo: o elemento volitivo que, por outra parte, nem sempre a alta probabilidade de produção de um resultado obriga a imputá-lo a título de dolo (pense-se nas intervenções cirúrgicas de alto risco). Muñoz Conde conclui que é preferível a teoria da vontade, porque, em última instância, todo o problema do dolo desemboca amplamente na demonstração do querer o resultado, sendo insuficiente a simples representação de sua produção provável. A demonstração desse querer suscita, na prática, mas nem por isso dele se prescinde”.

²² *Idem*, p. 194 e 195.

3. FÓRMULAS DE FRANK

Nelson Hungria²³ traz à baila as chamadas “fórmulas de FRANK”, tão bem conhecidas, a respeito do dolo eventual:

3.1 “TEORIA HIPOTÉTICA DO CONSENTIMENTO”: *“A previsão do resultado como possível somente constitui dolo, se a previsão do mesmo resultado como certo não teria detido o agente, isto é, não teria tido o efeito de um decisivo ‘motivo de contraste’”.*²⁴

A esta fórmula, FRANK acrescentou outra (veja abaixo), tentando demonstrar o estado psicológico do agente diante do caso concreto.

3.2 “TEORIA POSITIVA DO CONSENTIMENTO”: *“Se o agente se diz a si próprio: seja como for, dê no que der, em qualquer caso não deixo de agir, é responsável a título de dolo”.*²⁵

No que pertine a esta fórmula, manifesta-se a indiferença do agente em relação ao resultado de perigo e de dano.

Logo em seguida diz o mestre: *“Ambas essas fórmulas deverão servir de orientação para o juiz, mas é óbvio que, para sua aplicação aos casos concretos, terá ele de guiar-se pelo conhecimento das circunstâncias do fato, para retraçar os motivos do agente. (...)”.*²⁶

²³ HUNGRIA NÉLSON, *Comentários ao Código Penal*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, volume I, tomo II, arts. 11 - 27, 1958, p. 117 e 118.

²⁴ *Ibidem*, p. 117 e 118.

²⁵ *Ibidem*, p. 118.

²⁶ *Ibidem*, p. 118.

Adiante, aprofunda-se, por assim dizer, o tema principal: o dolo eventual e a culpa consciente nos delitos de trânsito. Ainda, as suas hipóteses de incidência, suas variáveis, princípios, legislação futura, bem como outros aspectos peculiares pertinentes a matéria.

CAPÍTULO III- DOLO EVENTUAL OU CULPA CONSCIENTE NOS DELITOS DE TRÂNSITO

1. ASPECTOS GERAIS

Inicia-se este capítulo, destacando o crime como fato humano que é. Uma ocorrência da vida de uma pessoa. A vida em sociedade constitui um longo processo de aprendizado e o não cometer nenhuma infração penal, durante essa existência, dependerá exclusivamente da sorte. E isso mais se agrava nos delitos de trânsito.

Não há dúvida que nossas vias são transformadas ora em pista de corridas pelo homem diletante, como ocorre no denominado “pega” ou “racha”, ora são utilizadas pelo homem imprudente e imponderado, também em excesso de velocidade e ébrio.²⁷

Questiona-se, neste estudo, aquilo que o eminente Des. Tycho Brahe tem fixado como “matéria tormentosa, qual a de, em tema de acidente de trânsito, fixar o elemento subjetivo - dolo ou culpa - e, por via de consequência, proclamar a competência para o julgamento do fato” (JC vol. 49/361).

Como observa o insigne Paulo Lúcio Nogueira²⁸: “Em regra, o acidente de trânsito é resultante de uma conduta culposa. Mas, não se pode deixar de reconhecer que, em muitos casos, há também um comportamento eventualmente doloso”.

E esclarece o autor:

*“A dificuldade da prova para demonstrar a existência do dolo eventual e o fato de ser o crime doloso contra a vida da competência do Tribunal do Júri tornam difícil convencer os jurados, já que os crimes tipicamente dolosos acabam sendo desclassificados para culposos, como tem ocorrido freqüentemente”.*²⁹

Como também indaga:

*“A grande dificuldade consiste em convencer os jurados de que o motorista agiu com dolo eventual, ao causar acidentes graves com mortes, pois se mesmo no homicídio doloso, cometido com dolo direto, em que há a intenção de matar, tem havido desclassificação para homicídio culposo, com apenamento brando, o que dizer, então, de casos ocorridos no setor do trânsito?”.*³⁰

Do mesmo modo pensa Waldyr de Abreu³¹ e adverte que:

“Os mais usualmente chamados delitos de automóvel são, em geral, os homicídios e as lesões

²⁷ Segundo Valdir Sznick na obra “Acidentes de Trânsito. Aspectos Jurídicos e Criminológico” 1980, p. 92. a embriaguez é a intoxicação pelo álcool ou por qualquer substância tóxica (drogas) de efeitos equivalentes.

²⁸ NOGUEIRA, Paulo Lúcio. **Delitos do Automóvel**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1988, p. 130.

²⁹ **Idem**, p. 130.

³⁰ **Ibidem**, p. 132.

³¹ ABREU, Waldyr de. **Direito Penal do Trânsito**. Rio de Janeiro: Forense, 1987, p 12.

corporais culposas. Entretanto, o dolo eventual pode estar presente nestes danos contra a pessoa. Sabe-se, porém, que é quase sempre difícil, em concreto, a distinção entre o dolo eventual e a culpa consciente. Isto é, se havendo previsto o resultado, o agente assumiu o risco de causá-lo, ou errada e levemente esperou que o dano não viesse a acontecer. Em consequência, não raros casos, informados de dolo eventual, passam como culposos. Muitas vezes o dê no que der, levarei a cabo a manobra é o raciocínio de perigosos motoristas. O risco das consequências é assumido. Todavia, à míngua de provas contundentes do dolo e, diante da nossa máquina judiciária, algo morosa, o rigor inicial na promoção da ação penal, como homicídio doloso, pode ser contraproducente. A competência se deslocaria para o tribunal do júri e, a não confirmar-se este entendimento, após longo tempo decorrido, não seria de estranhar acabasse o acusado alcançado a inteira impunidade pela prescrição”.

Chega-se, pois, na distinção do dolo eventual e da culpa consciente nos delitos de automóvel - ponto nevrálgico da questão sobre o qual ainda se debruçam os penalistas.

Com razão salienta Paulo Lúcio Nogueira³²: “O problema da culpa, nos delitos de trânsito, tem merecido a atenção dos estudiosos, embora não tenha encontrado a devida correspondência por parte do legislador”.

No dizer de João Marcello de Araújo Jr.,³³ “os delitos de trânsito têm sido relegados a segundo plano, porque não estão sendo observados com a profundidade devida e sim tratados de um ponto de vista subjetivo, como meras infrações culposas”.

³² **Op. cit.**, p. 129.

³³ ARAÚJO JÚNIOR, João Marcello. **Delitos de Trânsito**. Rio de Janeiro: Forense, 1981, p. 6.

Observa o autor o seguinte: *“Não bastasse isso, contra os delitos de trânsito existe uma velha recalcitrância técnica, conseqüente do fato de terem sido quase sempre encarados como ilícitos meramente culposos e a culpa ainda não logrou ocupar o lugar de destaque que o dolo preenche na dogmática jurídica”*.³⁴

Diz Valdir Sznick³⁵: *“Deve, pois, ser diferente o tratamento entre os crimes de trânsito praticados com dolo eventual, diferenciando-os dos demais delitos culposos inconscientes, resultantes que são da imprudência, negligência ou imperícia”*.

Como bem diz Paulo Lúcio Nogueira,³⁶ *“Há muitas situações em que o causador do acidente deveria ser julgado por crime doloso, dada sua atuação e responsabilidade”*. E adverte o autor³⁷: *“Contudo, nada tem sido feito para reprimir com mais severidade os abusos de motoristas irresponsáveis, que colocam em perigo vidas alheias. (...)”*.

Em razão da grande comoção social que causa o *delito dos tempos modernos*³⁸ com “conseqüências dantescas e traumatizantes”,³⁹ nos casos de embriaguez e velocidade e disputa de corrida denominada ‘pega’ ou ‘racha’, a reclamar maior rigor na repressão dos delitos de automóvel, os meios de comunicação de massa fazem nascer um movimento de “lei e ordem”, tendo por fim assustar a população, promovendo manifestações na comunidade, para pressionar os políticos (o legislador) ou o Judiciário (o juiz), cujo resultado não é outro senão a tendência de se analisar aspectos que perfunctoriamente caracterizariam o dolo

³⁴ **Idem**, p. 6.

³⁵ **Op. cit.**, p 41.

³⁶ **Ibidem**, p. XVII.

³⁷ **Ibidem**, p. XVII.

³⁸ **Op. cit.**, p 4.

eventual, mas descendo as minúcias do caso concreto, acabam por vislumbrar a culpa consciente.

Do mesmo modo se expressa André Luís Callegari,⁴⁰ ao ressaltar a problemática do “Dolo Eventual, Culpa Consciente e Acidentes de Trânsito”, abordando os fatídicos resultados que advêm dos delitos de trânsito, ou seja, várias mortes e lesões corporais, destacando especificamente a velocidade excessiva e embriaguez, ocorridos no Rio Grande do Sul, frisando a influência da mídia manipulada na imposição de Justiça na repressão de tais delitos. No dizer do autor:

“Com a violência dos acidentes de trânsito ocorridos no Rio Grande do Sul, onde ocorrem várias mortes e lesões corporais, a opinião pública passou a exercer, juntamente com a mídia, uma forte pressão no tratamento aos delitos de trânsito (chamaremos assim as lesões e os homicídios decorrentes destes acidentes). Os critérios fundamentais que se instalaram para estabelecer a responsabilidade do agente foram: embriaguez do motorista; número de vítimas; violência das lesões decorrentes do acidente. Somados esses fatos, levam o representante do Ministério Público a que ofereça a denúncia contra o agente por homicídio doloso (dolo eventual). Por sua vez, o Tribunal de Justiça, em inúmeros processos em que há recurso da sentença de pronúncia, confirma a sentença do juiz da Vara do Júri, submetendo o réu a júri popular”.

Afirma categoricamente o autor que o Tribunal Popular apenas confirmará aquilo que a mídia manipulada já decidiu. Assim: “Torna-se claro os

³⁹ A expressão “conseqüências dantescas e traumatizantes” é utilizada na jurisprudência catarinense para ressaltar os resultados funestos advindos da conduta daquele que supostamente age com dolo eventual.

resultados, onde praticamente a imprensa e a comunidade já decidiram o veredicto do réu, o júri serve tão-somente para ratificá-lo, ou, tornar o julgamento legal”.⁴¹ Anota o eminente ministro Francisco de Assis Toledo⁴²: “(...) Aliás, a experiência revela que o júri, quando quer absolver, absolve. (...)”. A contrario sensu, ‘o júri, quando quer condenar, condena’.

O entendimento de André Luís Callegari se coaduna com o desta Monografia, ao dizer que o trabalho ora proposto não objetiva a proteção dos agentes provocadores dos delitos de trânsito, nem ao menos busca a impunidade de tais infratores. O que se propõe é exatamente o uso correto na dogmática do Código Penal de seus princípios norteadores, na adequação da conduta daqueles que praticam os delitos de trânsito. Segundo o autor:

“O presente trabalho não visa a defesa dos agentes causadores de acidentes de trânsito, tampouco quer que seja declarada a impunidade dos mesmos. O que pretendemos é que não se distorçam os princípios elementares de Direito Penal no enquadramento da conduta dos causadores destes delitos, pois, como recentemente temos escutado, inclusive em debates no Seminário da Revisão do Decênio da Reforma Penal, realizado em abril do corrente na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, é que a conduta e a violência de certos acidentes de trânsito tem reclamado uma resposta da justiça perante a sociedade, ou seja, uma punição mais severa a este tipo de criminalidade. Então, passaríamos a aceitar, em face do clamor social, que o agente embriagado e responsável pela morte ou lesões

⁴⁰ CALLEGARI, André Luís. Dolo Eventual, Culpa Consciente e Acidentes de Trânsito. In: **Revista Brasileira de Ciências Criminais**. São Paulo: Revista dos Tribunais, ano 4, nº. 13, jan./mar., 1996, p. 191.

⁴¹ *Idem*, p. 191.

⁴² *Op. cit.*, p. 281.

*consideráveis de um número de vítimas respondesse a título de dolo eventual”.*⁴³

Constata André Luís Callegari,⁴⁴ dois fatores importantes na apreciação da matéria a serem observados:

“Em primeiro plano, parece que estaríamos aceitando até mesmo uma responsabilidade objetiva, tudo pela repercussão social que causou o delito cometido pelo agente. Em segundo lugar, demonstra-se, claramente, o desconhecimento de elementos fundamentais da Teoria Geral do Crime pelos operadores do direito ou, uma inserção na área legislativa, querendo criar um tipo próprio para acidentes de trânsito mais graves. Se a sociedade clama por uma maior responsabilização dos agentes causadores de mortes ou lesões no trânsito, deve-se mudar a própria lei penal, através do legislativo, que modificaria as sanções e o tratamento dos delitos de trânsito e não através do judiciário, que, como pretendemos demonstrar no presente trabalho, vem adotando posturas que não se coadunam com a melhor doutrina orientadora de nossos princípios elementares”.

Adverte o autor que o ponto fulcral estaria em estabelecer a diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente e, logo em seguida discutir-se-ia a pena a ser cominada. No que concerne a esta última, frise-se que nosso sistema penal é o da culpabilidade, ocupando o juiz importante papel ao censurar a conduta culposa atribuída ao agente, no seu limite máximo (se possível). No mais, somente aplicar-se-ia a conduta dolosa, quando sobejamente comprovada nos autos, lê-se diante do caso concreto, todo conjunto probatório amealhado revelar o elemento subjetivo indicador do dolo, mormente eventual. Assim:

⁴³ Op. cit., p. 191.

"O principal problema a ser desenvolvido é o estudo do dolo eventual e da culpa consciente. princípios norteadores do presente trabalho e salvo melhor juízo, representam as soluções no direito penal vigente para os delitos de trânsito. Feita a distinção com clareza, o que cada instituto representa, o enquadramento legal ficaria resolvido sem maiores dificuldades, restando o problema da pena. Porém, respectivo tópico, pode o juiz resolver dentro de nosso sistema legal, ou seja, nosso direito penal é o da culpabilidade, então, quanto maior a responsabilidade do agente, maior a sua sanção penal, desde que no enquadramento correto, ou seja, pena máxima do delito culposos caso os autos não demonstrem o elemento subjetivo caracterizador do dolo, no caso, o dolo eventual".⁴⁵

⁴⁴ Op. cit., p. 191.

⁴⁵ Op. cit., p. 192.

2. O MOVIMENTO DE “LEI E ORDEM”

Outro ponto a ser discutido está na influência exercida pela mídia manipulada nos delitos de trânsito.

Mais uma vez comparece André Luís Callegari,⁴⁶ esclarecendo o desvirtuamento da prisão cautelar na ordem legal do processo:

“Antes de ingressarmos no tema específico devemos analisar a influência que a mídia passou a exercer em decorrência dos acidentes de trânsito. Prisões preventivas começaram a ser decretadas não mais pela sua necessidade mas, pela saída que o juiz tem ao decretá-la por garantia da ordem pública, em virtude do apelo da opinião pública que passa a exercer forte influência nas decisões judiciais. (...)”.

O Tribunal de Justiça de Santa Catarina também tem assim decidido não raramente, do que se acaba de ressaltar. O professor e mestre Paulo de Tarso Brandão⁴⁷ esclarece:

“Veja-se um exemplo prático: pouco tempo atrás em um delito de trânsito ocorrido na cidade de Florianópolis, evidentemente culposo, um cidadão veio a causar a morte de uma menina, de boa condição social (observação importante, porque se a vítima fosse uma empregada doméstica que estivesse indo ao seu emprego o procedimento seria outro), cuja família ‘movimentou’ a comunidade com a feitura de ‘outdoors’ e passeatas. O autor da denúncia capitulou o fato como crime doloso.

⁴⁶ Op. cit, p. 192.

⁴⁷ BRANDÃO, Paulo de Tarso. A Instrumentalidade do Processo no Âmbito Penal. In: **Revista do Curso de Direito da UFSC**. Florianópolis: UFSC, ano II, nº. 3, outubro de 1995, p.54.

pela ocorrência de dolo eventual. Sem dúvida, isso tinha uma função: 'dar uma resposta social imediata'. Com isso, foi possível a decretação da prisão preventiva".

É aqui oportuna a lição de Eugênio Raúl Zaffaroni⁴⁸:

"Quando as agências não judiciais notam que seu poder vai minquando ou percebem esta ameaça, por causa de alguma reforma ou tentativa de reforma legal ou jurisprudencial, imediatamente o aparelho de propaganda do sistema penal - os meios de comunicação de massa - lançam uma campanha de 'lei e ordem', cujo objetivo não é outro senão atemorizar a população e provocar um protesto público para pressionar as agências políticas ou judiciais e assim deter a ameaça a seu poder (entendendo-se sempre por tal a capacidade para obter rendimentos ilícitos)".

Arremata o autor:

"A única resposta para as campanhas de lei e de ordem é a contracampanha usando os mesmos meios, retificando as notícias, demonstrando a falsidade da invenção e da dimensão do fenômeno apresentado como emergente quando, geralmente, é usual, etc.

*Enquanto não se encarar uma política criteriosa sobre o aparelho de propaganda do sistema penal, não haverá maneira de se diminuir a violência nem de se modificar o sistema penal economizando vidas humanas".*⁴⁹

⁴⁸ ZAFFARONI, Eugênio Raúl. **Em Busca das Penas Perdidas**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 1991, p. 126.

⁴⁹ **Idem**, p. 176 e 177.

Conforme o entendimento de Juan Bustos Ramires, citado pelo Promotor de Justiça Paulo de Tarso Brandão,⁵⁰ a função de mirar-se o processo penal do ângulo a que nos propusemos aqui não tem a finalidade de:

“(...) concluir que não há um problema penal e que não é necessária a aplicação de qualquer coação. Pelo contrário, se trata justamente de desmistificar o problema em todos os sentidos, se trata de considerar o problema criminal não desde a metafísica, a teologia, a racionalidade absoluta, o bem comum ou social ou estatal abstrato, senão como um problema humano, com toda a complexidade que tem no desenvolvimento de um homem em uma sociedade humana”.

⁵⁰ Op. cit., p. 54.

3. IMPROPRIEDADE TERMINOLÓGICA DA EXPRESSÃO “ACIDENTES DE TRÂNSITO” E CONCEITO

João Marcello de Araújo Jr.⁵¹ afirma que existem muitas denominações para as infrações penais decorrentes da utilização de veículos. Num primeiro momento, a discussão pode parecer insignificante, todavia indica a falta de uma expressão adequada na linguagem técnica, o qual permitirá estabelecer com maior precisão o campo de abrangência a ser abordado, evitando distorções no estudo ora proposto.

Esclarece o autor que até mesmo entre os grandes doutrinadores no assunto, a discórdia se faz apresentar.⁵² Destaca entre outras, as seguintes denominações: “*delitos de circulação*’, ‘*acidentes de trânsito*’, ‘*acidentes de automóveis*’, ‘*crimes de trânsito*’”.⁵³

A expressão mais comumente utilizada é sem dúvida alguma “acidentes de trânsito”, seja ela na doutrina ou na jurisprudência.

João Marcello de Araújo Jr.⁵⁴ com razão esclarece a respeito sobre a impropriedade técnica existente:

“É provável que, inclusive nesta tese, se encontre em alguma passagem, a expressão, que é, no caso, absolutamente imprópria, pois dizer-se, por exemplo, ‘delitos em acidentes’ será estabelecer-se uma antinomia, já que as palavras brigam entre si.”

⁵¹ Op. cit., p. 19.

⁵² Op. cit., p. 80.

⁵³ Op. cit., p. 20.

⁵⁴ Op. cit., p. 81.

conquanto se é crime não é acidente e se é acidente não é crime”.

De Plácido e Silva⁵⁵ assim define acidente: “*Acontecimento imprevisto ou fortuito, do qual resulta um dano causado à coisa ou à pessoa. Ocorrência registrada sem a intervenção voluntariosa de qualquer pessoa. (...)*”.

João Marcello de Araújo Jr.⁵⁶ indaga: “*Por que delitos e não crimes, contravenções ou ilícitos penais de trânsito?*”. Esclarece o autor que a denominação delito teve forte na inclinação atual, de punir-se com mais severidade essas infrações, promovendo-as, todas, à classe de crimes. Segundo este, delito é uma ‘categoria intermediária’, noutras legislações jurídicas. E constitui o termo adequado, tendo em vista a possibilidade de entrever uma legislação específica no futuro. Como aborda Francesco Carrara, citado por Damásio E. de Jesus,⁵⁷ “*A expressão ‘delito’ deriva de **delinquere**, abandonar, resvalar, desviar-se, significando abandono de uma lei. **Crimen vem do grego cerno**, indicativo dos mais graves delitos*”.

O segundo termo apropriado da expressão a ser utilizada no estudo das infrações praticadas pelos condutores de veículos motorizados ou não, é “trânsito”. A palavra possui um enfoque maior nesses delitos. Porém, o termo ‘automóvel’ também é adequado para o que se propõe neste estudo, que tenta fixar o limite da conduta daquele que se utiliza especificamente do automóvel, como meio, para disputar corrida denominada ‘pega’ ou ‘racha’ e do que dirige ébrio e/ou em excesso de velocidade.

⁵⁵ SILVA, De Plácido E. **Vocabulário Jurídico**. 11ª ed. Rio de Janeiro: Forense, volume I, A - C, 1991, p. 72.

⁵⁶ **Op. cit.**, p. 21.

⁵⁷ DAMÁSIO, E. de Jesus. **Direito Penal. Parte Geral**. 16ª ed. São Paulo: Saraiva, 1º volume, 1992, p. 131.

De acordo com João Marcello de Araújo Jr.,⁵⁸ o termo trânsito é muito mais expressivo do que: “circulação, automóvel, viação, tráfego”. Para Hely Lopes Meirelles, citado pelo primeiro, *“trânsito é a utilização das vias públicas terrestres por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, para fim de circulação, parada ou estacionamento”*.⁵⁹

João Marcello de Araújo Jr.⁶⁰ afirma ainda que ‘trânsito’ foi o termo acolhido na Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, como ementa, instituindo o Código Nacional de Trânsito.

Assim, conceitua o autor os delitos de trânsito:

“(…) infração penal cometida em função do uso das vias terrestres abertas à circulação pública, na direção de veículo automotor, na condução de animais ou na condição de pedestre, escapando do seu âmbito os ilícitos relacionados com a circulação ferroviária, de embarcações e aérea”.⁶¹

⁵⁸ **Op. cit.**, p. 21.

⁵⁹ **Op. cit.**, p. 21 e 22.

⁶⁰ **Op. cit.**, p. 22.

⁶¹ **Op. cit.**, p. 22.

4. PRINCÍPIO DA CONFIANÇA

Paulo Lúcio Nogueira⁶² afirma que: *“No trânsito deve ser observado o princípio da confiança, que consiste na obediência da sinalização existente, pois seu desrespeito poderá provocar acidentes de conseqüências graves”*.

Waldyr de Abreu⁶³ diz : *“No que concerne ao trânsito, o princípio visa harmonizar o interesse da segurança com o da fluidez ou funcionalidade da circulação dos veículos”*.

No dizer de Welzel, citado por Waldyr de Abreu⁶⁴:

“(...) considerando os riscos prudenciais que pode enfrentar um motorista consciencioso e consciente de suas responsabilidades, a jurisprudência (alemã) elaborou e desenvolveu o princípio da confiança, fundamental em matéria de circulação de veículos, segundo o qual o usuário da via tem o direito a contar que os demais usuários se comportem igualmente de maneira correta, a menos que as circunstâncias particulares sejam de tal natureza que lhe permita reconhecer que não é assim”.

Waldyr de Abreu afirma que tão importante quanto verificar o princípio da confiança, é saber suas restrições. *“Não pode invocá-lo quem não agiu corretamente, a ponto de estimular reações inesperadas dos demais. Assim também*

⁶² Op. cit., p. 19.

⁶³ Op. cit., p. 69.

⁶⁴ Op. cit., p. 69.

não cabe, quando as circunstâncias concretas fazem desconfiar não seja correta a ação de outrem".⁶⁵

Segundo este, assim como o princípio da confiança é de origem alemã, também o é a teoria da direção defensiva. Sobre esta:

"Entende que os condutores de veículos não devem provocar acidentes, nem concorrer para os acidentes evitáveis, dos quais deverão saber defender-se. Sejam desencadeados por procedimentos indevidos e contornáveis da iniciativa de outros usuários da via pública, sejam decorrentes das adversas condições atmosférica, das estradas e outras, que não chegam a constituir, realmente, caso fortuito ou força maior. (...)".⁶⁶

E conclui: "(...) Convém ainda ressaltar que a direção defensiva vale como um contrapeso ou limitação do princípio da confiança".⁶⁷

⁶⁵ **Op. cit.**, p. 70.

⁶⁶ **Op. cit.**, p. 72.

⁶⁷ **Op. cit.**, p. 73.

5. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Paulo Lúcio Nogueira⁶⁸ adverte: *“Realmente, torna-se difícil extremar o dolo eventual da culpa consciente, razão por que muitos crimes praticados no setor do trânsito, que são eventualmente dolosos, deixam de ser punidos como tais”*.

Pergunta-se: quem dirige veículo embriagado em excesso de velocidade e, por via de consequência provoca uma infração de automóvel, assume todo e qualquer risco deste? Seja qual for o resultado procede com dolo eventual? O agente assume o risco de matar, ferir e até morrer? Verificando que o agente atuou com dolo eventual, entretanto não caracterizado, encerra-se o julgamento e aplica-se a pena criminal? E o que disputa corrida denominada “pega” ou “racha”?

Pode-se citar ainda outros fatos variáveis: dirigir veículo em mau estado de conservação; desrespeitar os sinais luminosos; fazer **zigzague** em local de trânsito intenso; tirar **fininhos** de outros veículos ou de transeuntes; fazer (em plena via) **cavalos de pau**; trafegar na contramão de direção; ultrapassar em local proibido (em cima de uma ponte); disputar velocidade em local densamente povoado e de grande movimento na ocasião; condição social da vítima,⁶⁹ agente já absolvido (ou condenado) em processo por delito de automóvel.

Valdir Sznick⁷⁰ cita alguns casos:

“(...) o motorista que sai com o veículo sem freios; o que imprime velocidade inadequada com o local ou movimento de veículos; o que dirige em estado de ebrio, alcóolica ou por estupefacientes; quem disputa corrida

⁶⁸ Op. cit., p. 88.

⁶⁹ Op. cit., p. 54.

⁷⁰ Op. cit., p. 44.

em vias públicas; aquele que ultrapassa em lombadas; desrespeita à sinalização semaforica, em cruzamento, ultrapassagem em curva perigosa e sem visibilidade; dirigir, na contramão, em avenidas ou rodovias; aquele que realiza medidas e manobras temerárias”.

E acrescenta⁷¹:

“Apesar de muitos entenderem a relação acima como a de crimes dolosos, entendemos que cada caso demanda um exame, pois, a nosso ver, a maioria configura condutas culposas. Do elenco referido entendemos que per se podem ser considerados como comportamento doloso somente o que dirige em estado de ebrioç (alcoólica ou por estupefaciente) e o motorista que disputa corrida em vias públicas. Os demais são apenas indícios, veementes, de culpa”.
(grifei).

⁷¹ Op. cit., p. 44.

6. VELOCIDADE EXCESSIVA

No que concerne a velocidade isoladamente, esclarece Valdir Sznick⁷²:

"(...) a simples velocidade - excessiva ou inadequada - denota culpa, independente de qualquer outra causa. Quem dirige em alta velocidade - para usarmos a mais comum e falha doutrina sobre a culpa - deve prever que poderá não ter condições de frear o carro se algo inesperado ocorrer; espera que não ocorra (culpa), pois se admitir a ocorrência e, mesmo assim, mantiver a velocidade, então estaremos no terreno do dolo".

José Guilherme de Souza,⁷³ magistrado catarinense, oferece um exato enquadramento da matéria:

"Estabelece o art. 89, inciso XVII do CTB (repetido pelo artigo 178, XVII, do Regimento) que é proibido a todo condutor de veículo 'transitar em velocidade superior à permitida para o local'. E o que vem a exprimir, exatamente, (sic) a locução 'velocidade permitida para o local'? Nada mais do que a velocidade que se considera compatível com a segurança do local, para cada momento determinado. (...)".

⁷² **Op. cit.**, p. 108.

⁷³ SOUZA, José Guilherme de. **Conversão à Esquerda X Prioridade de Passagem em Vias Urbanas. (Um Enfoque de Direito de Trânsito)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1986, p. 25.

E o autor traz à baila o seguinte julgado:

*“O conceito de velocidade decorre de uma relação de adequação e compatibilidade entre a desenvolvida e a segurança exigida, aliada a outros fatores e ao equacionamento da tríplice correlação ‘Limite do local’ - ‘Limite do veículo’ - ‘Limite do condutor’. Devem ser observados, e estabelecidos, os seus próprios limites, admitidos pelo veículo e suas condições, e a adequação aos limites de permissibilidade e do local trafegado. Portanto, excesso de velocidade não ocorre apenas quando é ultrapassado o limite fixado para determinado local, mas de sua compatibilidade com a segurança: ou seja, quando o motorista não adapta a velocidade às próprias condições e limites, às condições, características e limites específicos do local por onde está rodando. É, caracterizadora da culpa se produzir um resultado danoso, seja físico, seja material, ou ambos, com relevância na esfera de responsabilidade penal ou civil’ (Ju7ACrimSP-691410) (grifei)”.*⁷⁴

Paulo Lúcio Nogueira⁷⁵ afirma: “Excesso de velocidade não significa apenas desobedecer o limite máximo fixado, mas dirigir a velocidade incompatível com as condições da estrada, dando causa a acidente”.

Por sua vez, arremata o autor: “No entanto, se o motorista dirige com excessiva velocidade, incompatível com certos lugares; aposta corrida em vias públicas; ultrapassa sinais luminosos; ou dirige perigosamente, é de se ver que tais

⁷⁴ **Idem**, p. 26.

⁷⁵ **Op. cit.**, p.25.

*casos de conduta consciente, que se avizinham do dolo eventual, devem ser punidos com mais severidade”.*⁷⁶

E especificamente sobre o excesso de velocidade, entende o autor:
*“Também o excesso de velocidade, que se imprime ao veículo, em via pública ou estrada inadequada, pode constituir conduta grave, pois o motorista tem consciência do perigo, mas, assim mesmo, assume o risco de produzir algum resultado danoso”.*⁷⁷

⁷⁶ **Op. cit.**, p. 91.

⁷⁷ **Op. cit.**, p. 134.

7. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Enfatiza Paulo Lúcio Nogueira,⁷⁸ a respeito da embriaguez ao volante:

“Uma das infrações mais graves, no setor do trânsito, é dirigir embriagado, ou sob a ação do álcool ou substância análoga, principalmente psicotrópicos, muito usados por motoristas de caminhões para não dormirem. O indivíduo que dirige nessas condições tem consciência do perigo que está criando para si e para a segurança alheia, mas, assim mesmo, dirige, assumindo todos os riscos que poderão advir”.

É importante salientar que quando se fala da conduta do embriagado, não se quer dizer que o mesmo esteja diante de uma embriaguez completa, mas ressaltar que aquele que apresenta sinais e sintomas de embriaguez, já constitui num perigo a incolumidade pública. Veja o entendimento de João Marcello de Araújo Jr.,⁷⁹ “(...) Os motoristas sob pequena influência alcoólica são mais velozes e descuidados e, por isso, perigosos”. E conclui:

*“Verifica-se, pois, que a ingestão de bebidas alcoólicas, ainda que em pequena quantidade, é sempre perigosa para quem dirige e para a segurança do trânsito, razão pela qual, indispensável se torna a sua incriminação, porque a experiência já revelou que a simples repressão administrativa através dos Códigos de Trânsito se mostrou insuficiente para impedir seus resultados danosos”.*⁸⁰

⁷⁸ Op. cit., p. 134.

⁷⁹ Op. cit., p. 97.

⁸⁰ Op. cit., p. 98.

Outro ponto a ser abordado é a necessidade de impor ao indivíduo ébrio o exame de embriaguez alcoólica. Segundo o entendimento do professor Zulmar Vieira Coutinho,⁸¹ este “(...) *tem como finalidade básica verificar o grau de embriaguez alcoólica através do exame clínico (sinais e sintomas) e dosagem alcoólica sangüínea*”. Não se confunde com o exame de dosagem alcoólica. Este “*tem com finalidade básica determinar a alcoolemia (quantidade de álcool no sangue)*. O grau de embriaguez alcoólica, em geral, é fornecido através de tabelas pré-elaboradas”,⁸² conforme afirma o médico-legista acima citado. A lei não atribui ao indivíduo ébrio nenhum constrangimento em fazer o exame. No entanto, uma concentração maior ou igual a 0,8 g/l, comprova que o agente condutor de veículo, encontra-se sob o estado de embriaguez alcoólica, de acordo com Resolução do CONTRAN.

João Marcello de Araújo Jr.,⁸³ enfatiza a importância da compulsoriedade do exame:

“Pois bem, sem que isso importe numa posição autoritária, no caso do crime de embriaguez ao volante, o Estado tem o dever de constranger o indivíduo ao exame de dosagem de álcool, seja por que técnica for, pois com isso estará preservando a todos, dos riscos dessa conduta, inclusive o próprio indivíduo. Os princípios que informam a legitimidade do constrangimento para impedir suicídio, vigoram para o constrangimento ao exame”.

⁸¹ COUTINHO, Zulmar Vieira. **Apostila de Laudos Médico-Legais**. Florianópolis, 1995, p. 21.

⁸² **Idem**, p. 21.

⁸³ **Op. cit.**, p. 110 e 111.

André Luís Callegari adverte para a necessidade da prova coligida nos autos, afirmando que somente esta indicará o estado psíquico do agente diante do caso concreto, isto é, indicará acertadamente a sua vontade. Assim, não é a embriaguez nem o número de vítimas que fixam o elemento subjetivo daquele que comete um delito de trânsito. Segundo este:

"(...) somente a prova contida nos autos é que demonstrará o elemento subjetivo do agente, o que não leva a crer que a embriaguez e o número de vítimas determinem elemento subjetivo, pois devemos perquirir se no caso concreto, ainda que fosse certa a produção, o sujeito agiria. Se a resposta for afirmativa, estamos frente ao dolo eventual, caso contrário, continuamos adotando a opinião que se trata de culpa consciente. O fator decisivo está, acertadamente, na vontade do agente. Para os defensores de que há sempre dolo eventual nos casos de embriaguez do sujeito conjugada com outros elementos (excesso de velocidade, números de vítimas etc.) conclui-se que estes adotam a teoria da probabilidade, visto que, ao ingerir bebida alcoólica o sujeito representa o resultado como de muito provável produção e, apesar disso, atua, admitindo ou não essa produção. Portanto, para os seguidores da teoria da probabilidade, a ingestão de bebida alcoólica seria também o marco para a responsabilidade objetiva por dolo (eventual) do causador do acidente de trânsito, visto que não mais se perquire o 'querer do agente', ou seja, a vontade."⁸⁴

De acordo com André Luís Callegari, "Não nos parece que o autor do delito de trânsito, mesmo embriagado, conte com o risco de matar ou ferir pessoas,

⁸⁴ Op. cit., p. 195.

pois caso aceitasse tal produção, evidente que estaríamos frente ao dolo eventual”.⁸⁵

É importante repisar o entendimento deste autor, tendo em vista de ser a forma mais acertada de abordar a matéria:

*“A conjugação da consciência e da vontade representa o cerne do dolo e esses dois momentos definidores não são estranhos ao dolo eventual que, como observa Dias Palos, ‘es dolo antes que eventual’ (Dolo Penal, Barcelona, p. 97). E, por ser dolo e, desta forma, por exigir os dois momentos, não pode ser conceituado com o desprezo de um deles, como fazem os adeptos da teoria da probabilidade, que se desinteressam, por completo, do momento volitivo. Assim, não basta para que haja dolo eventual que o agente considere sumamente provável que, mediante seu comportamento, se realize o tipo, nem mesmo que torne a sério o perigo de produzir possível consequência acessória. Não é exatamente no nível atingido pelas possibilidades de concretização do resultado que se poderá decretar o dolo eventual e, sim, numa determinada relação de vontade entre esse resultado e o agente. Daí a posição mais correta dos defensores da teoria do consentimento que se preocupam em identificar uma manifestação de vontade do agente em relação ao resultado. Tolerar o resultado, consentir em sua provocação, estar a ele conforme, assumir o risco de produzi-lo não passam de formas diversas de expressar um único momento, o de aprovar o resultado alcançado, enfim, o de querê-lo”.*⁸⁶

Em síntese, arremata o autor:

⁸⁵ Op. cit., p. 195.

⁸⁶ Op. cit., p. 195 e 196.

*“Com efeito, não é possível afirmar, como querem alguns aplicadores do direito de nosso Estado, que da conduta daquele que se embriaga, dirige em velocidade elevada e fere ou mata mais de uma pessoa, que estaria agindo com dolo eventual, visto que em tal conduta não há manifestação de vontade do agente em relação ao resultado. Não se pode afirmar que os fatores descritos (embriaguez e velocidade) sejam vistos como consentimento do agente para o resultado”.*⁸⁷

De tudo por ora analisado, no presente estudo, percebe-se necessária a adoção da teoria do consentimento, como a melhor doutrina a ser seguida. Assim, não se pode capitular o agente que pratica um delito de trânsito a título de dolo eventual, por estar o mesmo embriagado e em excesso de velocidade (aplica-se também a hipótese de corrida denominada ‘pega’ ou ‘racha’), senão demonstrado de maneira inequívoca nos autos, que o autor cometeu o delito aceitando o risco, diante do caso concreto.

André Luís Callegari⁸⁸ observa:

“Conforme o exposto até o presente, verificamos que adotada a teoria do consentimento, que parece a mais correta, não restaria como enquadrarmos o agente causador de delito de trânsito que estivesse embriagado ou em excesso de velocidade na modalidade de dolo eventual, como querem alguns aplicadores do direito no Rio Grande do Sul. Restaria, então, o enquadramento correto de referidas condutas, a menos, é claro, que os autos demonstrem o dolo. Portanto parece-nos que nos casos do presente trabalho, o agente só pode

⁸⁷ Op. cit., p. 196.

⁸⁸ Op. cit., p. 197.

ser punido a título de culpa consciente e dolo eventual é fronteiriça, mas é necessário que se realize tal distinção, sob pena de ratificarmos a errônea aplicação do direito penal em nosso Estado”.

Neste sentido enfatiza o autor:

*“Assim, mister que se faça tal distinção sobre a conduta do agente, perquirindo-se a respeito de sua intencionalidade (vontade) no momento da causação do resultado danoso, visto que não será a embriaguez, o número de vítimas ou excesso de velocidade, entre outros motivos, que delinearão a imputação ao acusado, mas, tão-somente, o seu consentimento para a produção ou não do resultado típico”.*⁸⁹

Veja-se aquilo que a jurisprudência⁹⁰ ensina acertadamente:

“É muito raro, em tema de acidente de trânsito, que o agente assuma, conscientemente, o risco de produzir o resultado, dada a instantaneidade com que, comumente, ocorre um sinistro de circulação, quase sempre, isto sim, marcado pela conduta imprudente, negligente ou imperita.

O dolo eventual somente se caracteriza quando o agente, prevendo concretamente um evento danoso, permite e aceita que ele aconteça, concorda com o resultado. Tal previsão não pode ser vaga, imprecisa e futura, mas sim, definitiva, determinada e concreta.

Quem alcoolizado, dirige um veículo em excesso de velocidade, evidentemente está assumindo o risco de matar, ferir e até morrer, mas somente ante o fato concreto, presente no seu espírito, é que na

⁸⁹ **Op. cit.**, p. 197.

⁹⁰ Recurso Criminal nº. 8.492, de Biguaçu. Des. Ernani Ribeiro, de 21.04.88.

dogmática do Código Penal, será possível que o agente concorde e adira ao resultado, mormente quando tem a possibilidade de desistir da ação. Sem essa representação do evento danoso, a ilicitude da conduta poderá raiar os umbrais da culpa consciente, sem penetrar, contudo, nos escaninhos sutis do dolo eventual”.

Com razão o eminente Des. Ernani Ribeiro que desenvolve a matéria com muita lucidez, motivo pelo qual são tidas como esclarecedoras as suas expressivas ponderações, constando do corpo do acórdão acima citado, que adiante são transcritas:

“Assim, quem alcoolizado e em velocidade excessiva transita por uma estrada, mormente se ela é de tráfego intenso, como a BR 101, automaticamente está assumindo o risco de provocar um acidente ou vitimar-se. Contudo, apesar da previsibilidade de um sinistro, o motorista não sabe como e onde um possível acidente possa acontecer.

Não é isso o risco assumido e previsto que caracteriza o dolo eventual, porque ele é in genere. É uma possibilidade previsível mas não detectada, a menos que o agente, ao partir, já esteja certo e predisposto a matar ou ferir.

O dolo eventual somente é passível de caracterizar-se ante o fato concreto, ou seja, quando o agente tem a faculdade de desistir da ação ou omissão, ou de prosseguir, aceitando conscientemente o resultado.

Não há dolo eventual quando o agente é chamado, por exemplo, com urgência a um hospital para atender um parente próximo que está precisando de auxílio imediato e no caminho, preocupado, trafega em velocidade excessiva e anda desabaladamente com o propósito de rapidamente chegar ao nosocômio, vindo

durante o trajeto a perder-se, subir numa calçada e matar um pedestre. Agiu com alto grau de imprudência, assumiu o risco de um fato previsível in genere, mas não atravessou o limite da culpa.

Todavia, se a mesma pessoa, no percurso, se depreende à distância com um grupo de escolares que está atravessando a rua, necessariamente deverá parar. Mas, se ao contrário, para não se atrasar, delibera prosseguir, embora buzinando desesperadamente, aí sim, estará assumindo, conscientemente, o risco de produzir um resultado previsto in concreto, o de ferir ou matar algum estudante. Raciocina, então: Aconteça o que acontecer, saiam eles da frente ou não, eu toco o carro. Há dolo eventual patente, embora jamais desejasse matar ou ferir qualquer um daqueles colegiais, pois no seu íntimo, eles se afastariam da rua”.

De tudo o exposto acerca do aresto, restou clara a distinção entre a previsibilidade do fato no dolo eventual e na culpa *stricto sensu*: “é o que distingue o dolo eventual da culpa, *stricto sensu*; nesta, o resultado é PREVISÍVEL - *in genere*, naquele é PREVISTO - *in concreto*”, conforme o entendimento de Pedro Vergara, em sua obra *Delito de Homicídio*, citado pelo Des. Ernani Ribeiro,⁹¹ apoiando a afirmação deste.

⁹¹ *Delito de Homicídio*, volume I, Ed. 1943, p. 119/120 - citado no Recurso Criminal n. 8.492, de Biguaçu. Des. Ernani Ribeiro.

8. PRINCÍPIO DO “IN DUBIO PRO REO”

Em relação ao dolo, vale lembrar que este é *fenômeno psicológico*, conforme a lição de Heleno Cláudio Fragoso.⁹² Como se pode punir o **fator humano psicológico**⁹³ (*verbi gratia*: excesso de confiança), sem estabelecer o **desenvolvimento do processo psíquico**,⁹⁴ sem poder precisar a reação do motorista em frente do perigo?

Com a devida vênia, discute-se em hipótese única a admissão de dolo eventual *ab initio*, se o agente ao iniciar o *iter* de um delito de automóvel, esteja previamente disposto a ferir, a matar ou até morrer.

Por último, bem aceitável é a ponderação de Waldyr de Abreu,⁹⁵ segundo o qual: “(...) *pela exigência da legalidade, constitucionalmente imposta, as normas de comportamento no trânsito não de ser estipuladas em lei. Os regulamentos só tem valor interpretativo. Não podem inovar ou dispensar obrigações. (...)*”.

Prossegue conforme o entendimento de Pontes de Miranda:“(...). *Em todo o caso, assim como qualquer intérprete lança, com seus argumentos, a interpretação que parece acertada, o Poder Executivo pode lançar a sua, sem que daí resulte qualquer poder de a impor. (...)*”.⁹⁶

E Waldyr de Abreu⁹⁷ arremata: “**Um dispositivo regulamentar, definindo uma infração, pode encontrar agasalho em norma do Código,**

⁹² **Op. cit.**, p. 219.

⁹³ **Op. cit.**, p. 12.

⁹⁴ **Op. cit.**, p. 22.

⁹⁵ **Op. cit.**, p. 81.

⁹⁶ **Op. cit.**, p. 81.

⁹⁷ **Op. cit.**, p. 82.

valendo então como interpretação dele, nunca, porém, criando uma infração, como se lei fosse. (...). (grifo nosso)

Não obstante todo raciocínio despendido, tentando fixar o caminho percorrido pelo agente que atua com dolo eventual nos delitos de trânsito, surgirão casos em que a dúvida sobrevirá (insuficiência de provas - em face a não realização do flagrante e a falta do exame pericial), sem poder precisar a reação do motorista em frente do perigo (vale dizer, diante do caso concreto), fato que obrigará ao intérprete a acolher a solução mais favorável ao agente, qual seja a admissão da culpa consciente, estribada no clássico princípio do *in dubio pro reo*.

Valdir Sznick⁹⁸ buscando o entendimento de Frederico Marques coloca:

“Em muitos casos de acidentes, chega a registrar-se o ‘dolo eventual’ que só não se atribui ao autor do evento lesivo, em face da dificuldade da prova. É por funcionar o ‘in dubio pro reo’ que, em muitos delitos, dolosos, de trânsito, a acusação se apóia apenas na responsabilidade penal a título de culpa”.

Na lição do mestre Nelson Hungria,⁹⁹ veja o seguinte exemplo:

“Um motorista, já em atraso para atender ao compromisso de um encontro amoroso, divisa à sua frente um transeunte, que, à aproximação do veículo, fica atarantado e, vacilante, sendo atropelado e morto. Evidentemente, o motorista previu a possibilidade desse (sic) evento; mas, deixando de reduzir ou anular a

⁹⁸ SZNICK, Valdir **op. cit.** MARQUES, Frederico. Acidentes de Trânsito. Aspectos Jurídicos e Criminológico. **In: Tratado de Direito Penal**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, volume IV, 1980, p. 41.

⁹⁹ **Op. cit.**, p. 120.

marcha do carro, teria aceito o risco de matar o transeunte, ou confiou em que este se desviasse a tempo de não ser alcançado? Na dúvida, a solução não pode ser outra senão a do reconhecimento de um homicídio simplesmente culposo (culpa consciente) ”.

Deste modo, por maior esforço que se faça, não se pode deixar de analisar, sobretudo criticamente a expressão *risco assumido* e *previsto*. Esta linha de raciocínio desenvolvida é válida para todo e qualquer delito de trânsito, mais notadamente para os de automóvel.

9. HIPÓTESES: ROLETA RUSSA E DISPUTA DE CORRIDA DENOMINADA “PEGA” OU “RACHA”

Valdir Sznick,¹⁰⁰ comentando norma de trânsito, escreve:

“O art. 89 do CTB, XVIII, prevê o agravamento no caso de velocidade para quem ‘disputa corrida por espírito de emulação’. É o conhecido caso dos play-boys que, de madrugada, costumam praticar a conhecida roleta-russa (grifo nosso), ou seja, desrespeitam a sinalização, não se preocupando com o sinal fechado”.

Como observa Paulo Lúcio Nogueira¹⁰¹:

“Outra forma de dirigir perigosamente, que se avizinha do dolo eventual, é atravessar em marcha veloz um cruzamento de vias públicas movimentadas, desrespeitando o sinal vermelho, também conhecida como ‘roleta paulista’, tão do agrado dos irresponsáveis filhinhos de papai. Não se pode de modo algum tratar uma violação dessa natureza como se fosse crime culposo, quando a conduta é dolosa”.

E o que disputa corrida denominada “pega” ou “racha”?

O escólio de E. Magalhães Noronha,¹⁰² nesse sentido é claro: “Nossas vias são transformadas em autódromos, ora por diletantismo, como se dá com os

¹⁰⁰ Op. cit., p. 111.

¹⁰¹ Op. cit., p. 134.

¹⁰² Op. cit., p. 146.

carros particulares, ora por ganância, como ocorre com os famosos autolotações, apelidados na gíria pitoresca do público de fominhas”.

A respeito pronuncia-se Paulo Lúcio Nogueira¹⁰³: “Os motoristas que apostam corridas em vias públicas, principalmente os playboys, têm consciência da gravidade do fato, mas, mesmo assim, assumem o risco inerente a ele”.

Ainda de acordo com o citado autor, veja dois casos práticos:

“Há tempos, ocorreram dois casos, em São Paulo, que foram muito comentados pela imprensa, dada a benignidade com que foram punidos. Um dos casos se refere a dois jovens, de 18 e 19 anos, que dirigiam um carro ‘Dodge Dart’, a mais de cem quilômetros horários, à uma hora da madrugada, na rua Bom Pastor, no Bairro do Ipiranga, que estava praticamente deserta, apostando corrida. Eufóricos comentavam os lances daquela aventura: a curva em duas rodas, a freada rápida, a derrapagem etc. Por isso, só viram, quando já era tarde demais, aqueles dois vultos, apenas duas sombras negras, que, de repente, chocaram-se contra o veículo. Eram duas senhoras japonesas que tinham acabado de visitar parentes e iam atravessar a rua para pegar o ônibus. Mal saíram da calçada, foram colhidas e mortas, instantaneamente, pelo Dodge Dart. Seus corpos ficaram irreconhecíveis, com pedaços espalhados num raio de cinqüenta metros. Populares, testemunhando, disseram que o Dart desenvolvia cento e cinqüenta quilômetros por hora, e o motorista, que se encontrava com outro rapaz, não fez menção de parar, freando somente quando foi cortado por outro veículo, sendo ambos cercados e posteriormente detidos. Trata-se de caso típico de dolo eventual, pois corrida de carro deve

¹⁰³ Op. cit., p. 133.

*ocorrer em pista apropriada, mas foram processados por homicídio culposo”.*¹⁰⁴

E ainda:

“O outro caso refere-se a um playboy, de 18 anos de idade, sem habilitação legal, que, com o carro de sua mãe, apostava corrida com um amigo, outro playboy de 19 anos, numa rua do bairro Pompéia, na Capital paulista, quando perdeu a direção subiu na calçada e matou um garoto de nove anos, que se encontrava de frente a sua casa. Durante o processo, a mãe alegou que o filho pegara o carro sem sua ordem, mas que não dirigira mais depois do acidente. Tudo mentira, pois ficou apurado que o playboy, que sempre dirigiu sem carta, desde quando era menor de idade, depois do atropelamento continuava dirigindo. Foi de condenado a um ano e dois meses de detenção, tendo o juiz negado o sursis, embora o proibisse de dirigir veículo, enquanto durasse o sursis, decisão acertada, ainda que tecnicamente passível de incorreções, pois tal condição poderia ser cancelada.

*E o que aconteceu ao outro motorista que apostava corrida? Não concorreu ele também para o evento, com sua participação na corrida? Não deveria também merecer uma punição de interdição do direito de dirigir por determinado período? Pelo que se sabe nada lhe aconteceu”.*¹⁰⁵

É aqui oportuna, mais uma vez, a lição de Waldyr de Abreu¹⁰⁶:

¹⁰⁴ Op. cit., p. 133.

¹⁰⁵ Op. cit., p. 134.

¹⁰⁶ Op. cit., p. 140.

“Por exemplo, as grandes imprudências abeirando-se do dolo eventual nos parecem sempre imperdoáveis, ou quase sempre, como também as perigosas e grosseiras inconsiderações de certos infratores com a própria vida e a de terceiros (grifo nosso). Principalmente quando por razões afetivas eram estas últimas até merecedoras de maior proteção e respeito. Muitos destes perigosos condutores são os denominados domingueiros, que não se caracterizam, nem pela perícia, nem pelo cuidado na direção de veículos, não raro em condições de insegurança”.

10. O AGENTE ASSUME O RISCO DE MATAR, FERIR E ATÉ MORRER?

Como bem salienta Paulo Lúcio Nogueira¹⁰⁷:

“Não se pode negar, assim, que o automóvel tenha significação transcendente para o problema criminológico moderno porque representa uma arma mortífera na mão de certos motoristas, que não respeitam a sinalização. Sim, trata-se de verdadeira arma nas mãos para si próprios e para a população em geral, ceifando vidas inocentes pelo seu uso indisciplinado. (...)”.

Ou ainda:

*“O motorista que dirige perigosamente, seja como excesso de velocidade, seja em estado de embriaguez ou de qualquer modo perigoso, que ponha em risco, não só a sua segurança, mas a de parentes ou familiares que transporta, não merece nenhum benefício legal, se provoca acidente. Dizer que ele já foi gravemente atingido pelo resultado de sua conduta e que a pena seria desnecessária, também não tem sentido, pois a punição não tem somente o objetivo de punir o culpado, mas de servir de prevenção e exemplaridade para os demais. E a própria impunidade do culpado é um estímulo à reincidência e aos demais motoristas imprudentes e negligentes”.*¹⁰⁸

¹⁰⁷ Op. cit., p. 2.

¹⁰⁸ Op. cit., p. 166.

Segundo a recente lição de Edmundo José de Bastos Júnior,¹⁰⁹ “Nos delitos de trânsito, há um decisivo elemento de referência para o deslinde da dúvida entre dolo eventual e culpa consciente: o risco para o próprio agente”.

Logo em seguida esclarece o professor e mestre¹¹⁰:

“Com efeito, é difícil aceitar que um condutor de veículo, na plenitude de sua sanidade mental, seja indiferente à perda da própria vida - e, eventualmente, de pessoas que lhe são caras - em desastre que prevê como possível consequência de manobra arriscada que leva a efeito, como, por exemplo, uma ultrapassagem forçada ou sem visibilidade.

É de toda a evidência que o que ocorre nesses casos é a inconsiderada expectativa de que o trágico resultado não ocorrerá.

Talvez a conduta mais perigosa e inconseqüente na direção de automóveis seja o denominado “racha” ou “pega”. Nessa verdadeira roleta-russa do trânsito, os participantes, pilotando carros muitas vezes preparados para isso (ditos envenenados), disputam corridas em vias urbanas, geralmente à noite, desenvolvendo velocidades altíssimas. Previsivelmente, de quando em quando acontecem acidentes, com consequências funestas”.

Valdir Sznick¹¹¹ é bastante elucidativo ao abordar a psicologia do motorista. Diz ele:

¹⁰⁹ Op. cit., p. 49.

¹¹⁰ Op. cit., p. 49.

¹¹¹ Op. cit., p. 79 e 80.

“A estrada, principalmente por falta de fiscalização, é o local onde mais se ressentem da falta de direito. Conhecedor desse aspecto, o motorista, então, abusa, e daí a ocorrência de acidentes graves e constantes.

Poucos têm em mente, ao dirigir, que o veículo não é esporte, mas transporte, meio de fácil locomoção e não meio de apostar corridas, ‘fechar’ os outros, fazendo do carro meio de desrecalque.

Pressionando o acelerador, o condutor esmaga a humilhação; e libertando força-motriz, ele alivia a carga diária de tensões físicas e mentais, na direção do veículo, o indivíduo se sente livre de uma série de restrições impostas pela natureza e outras determinadas pelas convenções sociais e pode compensar-se de longas esperas diante das mais multiformes situações da vida cotidiana.

O motorista forma, com seu carro, um conjunto original, nascido da fusão do homem com a máquina e animado pela liberação dos impulsos instintivos do motorista, ampliados pelo poder da máquina, refazem, às vezes, antigas situações conflituais, reativadas e reavivadas pela situação presente.

Sentimentos de poder, que a pressão do pé no acelerador leva à independência, superioridade, afirmação do status social ou da personalidade de seu possuidor, tudo isto o automóvel proporciona”.

Edmundo José de Bastos Júnior¹¹² nos dá o seguinte exemplo, colhido de recorte de jornal de São Paulo de 1994:

¹¹² Op. cit., p. 49.

"Seis rapazes, com cidades entre 16 e 21 anos, a bordo de uma Saueira - dois na cabine e quatro na caçamba - disputam um "racha" com ocupantes de um Gol, por uma avenida da capital paulista. É certa altura, quando estavam a estimados 150 quilômetros por hora, o motorista da Saueira perdeu o controle do veículo supostamente após bater em um obstáculo tipo tataruga. O Camo demorou um pouco de iluminação - que foi arremessado a cinco metros - atravessou a canteiro que separa as pistas e capotou várias vezes. Os quatro rapazes que estavam na caçamba foram arremessados ao chão. Dois deles morreram, assim como outro, que ficou prensado no banco do motorista. Este e os demais sofreram ferimentos.

É reportagem da sua conta de que a autoridade policial iria indiciar o motorista da Saueira por crime culposo. É a solução correta, pois não se conhece que, cometido de que daria causa à morte dos amigos - e à sua própria, eis que caçou por sorte - tivesse ele ido em frente, como foi, deuse no que deuse".

Segundo a doutrina de Heleno Cláudio Fragoso, em seu trabalho de atualização da obra de Nelson Hungria, citado pelo mestre Edmundo José de Bastos Júnior,¹¹³ transcreve-se o seguinte:

"Nota-se que, principalmente na justiça de primeira instância, há uma tendência para dar elasticidade ao conceito de dolo eventual. Dentre alguns, a cujo respeito fomos chamados a opinar, pode ser citada a seguinte: três - rapazes apóstrofam e empreenderam uma corrida de automovel pela estrada que liga as cidades gaúchas de Rio Grande e Pelotas. É certa altura, um dos competidores não pode evitar que a seu carro abalroasse violentamente com outro que vinha em sentido contrário, resultando a morte do caval que

¹¹³ Op. cit., p. 50.

nele viajava, enquanto o automobilista era levado, em estado gravíssimo, para um hospital, onde só várias semanas depois conseguiu recuperar-se. Denunciados os três rapazes, vieram a ser pronunciados como co-autores de homicídio doloso, pois teriam assumido exatamente o risco das mortes ocorridas. Evidente o excesso de rigor se eles houvessem, previamente, anuído em tal evento, teriam necessariamente, consentido de antemão na eventual eliminação das próprias vidas, o que é inadmissível. Admita-se que tivessem previsto a possibilidade do acidente, mas evidentemente, confiaram na sua boa fortuna, afastando de todo a hipótese de que não (sic) ocorresse efetivamente. De outro modo, estariam competindo, in mente, estupidamente, para o próprio suicídio”.

Sem deixar de reconhecer que a matéria conduzirá a debates e discussões doutrinárias e jurisprudenciais, com a devida vênia, atribuindo-se em favor do agente o *risco para sua própria segurança e de terceiros*, o caminho escolhido sempre conduzirá ao acolhimento da solução mais favorável. Como se sabe, tais condutas, em sua maioria absoluta, se ressentem no mais alto grau de risco, pondo em *perigo a própria vida ou a vida dos outros*. Pergunta-se: não se punirá a indiferença do agente, pela *sorte* das pessoas que poderá ferir ou matar, devendo prevalecer a sua (*sorte*), pois *in mente* o agente não assume o risco de morrer (*não é suicida em potencial*), para em seguida valorizar a vida de outrem, que dependerá também da *sorte* para não ser vítima.

No que pertine a *sorte* nos delitos de trânsito, marcada pela indiferença de certos condutores, depositada muitas vezes no excesso de confiança, já se realçou no início deste Capítulo que: *a vida em sociedade constitui um longo processo de aprendizado e o não cometer nenhuma infração penal,*

dependerá exclusivamente desta (ver fls.). Paulo Lúcio Nogueira¹¹⁴ não distoa: “(...) Há indivíduos que agem culposamente, infringindo regras de trânsito, sem que tais comportamentos sejam punidos, sendo favorecidos pelo fator ‘sorte’ (...)”. João Marcello de Araújo,¹¹⁵ por seu turno, assim se expressa: “(...) não pode ser tido como infeliz vítima de um ‘acidente’. O motorista que assim age, violando a confiança dos demais e pondo em risco bens fundamentais da sociedade é delinqüente como um violento comum, por exemplo”.

¹¹⁴ **Op. cit.**, p. 59.

¹¹⁵ **Op. cit.**, p. 84.

11. PENA SEVERA, TOLERÂNCIA E IMPUNIDADE X EDUCAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E CERTEZA DA PUNIÇÃO

Não é a severidade da pena que inibe a delinquência, mas a certeza da punição, conforme o entendimento de Antonio Pagliaro, da Universidade de Palermo, em entrevista especial para a Folha de São Paulo.¹¹⁶

Paulo Lúcio Nogueira¹¹⁷ assim se expressa:

“É preciso que se crie uma mentalidade responsável dos motoristas através de um educação sistemática, punindo, não com severidade, mas com certeza, todos os infratores. De nada adiantam penas severas se houver impunidade. É preciso, antes, a certeza da punição, para que haja o respeito devido a todos os membros da sociedade. O que não se compreende é a previsão de uma pena severa, mas que, fatalmente, se destina à inaplicação, sem qualquer ressonância prática, não passando de letra morta no contexto legal”.
(grifo nosso)

Acrescenta o autor:

“Ao lado da educação, como já dissemos, se coloca a fiscalização, fator importante de segurança no trânsito, devendo a polícia agir como energia, aplicando as sanções correspondentes, para que não se crie um clima da tolerância e impunidade. O nosso grande mal tem sido a tolerância, pois o infrator não punido sente-se animado a reincidir. É o que se nota na

¹¹⁶ NUNES, Eunice. São Paulo: Folha de S. Paulo, 3º Caderno, página 2, folha cotidiano, sábado, março de 1996. Especial para a Folha.

¹¹⁷ *Op. cit.*, p. XVIII.

*vida diária: motoristas que estacionam na contramão; que estacionam veículos nas calçadas; que não respeitam os sinais gerais; que ultrapassam pela direita sem ao menos pedirem passagem; que dirigem com excesso de velocidade e praticam muitas outras infrações previstas, sem que sejam devidamente punidos. Essa tolerância injustificável contribui para o desrespeito que impera no setor do trânsito. Sempre fomos partidários da certeza da punição, com a aplicação de uma pena pequena, mas certa, que surte muito mais efeito do que a previsão de uma severa, mas que se destina à inaplicação”.*¹¹⁸

Neste mesmo sentido, enfatiza João Marcello de Araújo Junior¹¹⁹:

“Além disso, a própria atuação judiciária conduz, de certa forma, a um relaxamento dos efeitos da intimidação. A desorganização judiciária, com sua lentidão e, lamentavelmente, seus privilégios, dá ao indivíduo uma aparência de impunidade, que torna frouxos os laços da intimidação. É lugar-comum dizer-se que a certeza da punição é ameaça muito mais temida que a punição em si mesma, mas, nunca deveremos deixar de ter tal fato sempre presente”.

E ainda Valdir Sznick¹²⁰: “Não há necessidade de uma punição severa, mas sim de uma punição eficiente e segura; a certeza de que a pena será imposta e de que a lei não terá malhas leves que segurem os menos desassistidos e que deixem por ela se evadir os mais afortunados e poderosos”.

No dizer de Paulo Lúcio Nogueira, a impunidade, nos delitos culposos ou dolosos, contribui em muito para que o povo fique dia-a-dia mais desacreditado

¹¹⁸ Op. cit., p. 20 e 21.

¹¹⁹ Op. cit., p. 115.

¹²⁰ Op. cit., p. 78.

no Poder Judiciário, o qual não deixa de concorrer com uma pequena parte de culpa na distribuição da Justiça.¹²¹

Como relata o autor, *“Observa-se, assim, a tendência altista no setor de acidentes de trânsito, que se deve a vários fatores, sendo a bebida e o excesso de velocidade, os que mais influem na sua incidência, assim como a impunidade tem contribuído para seu aumento injustificável”*.¹²²

Outro fator decisivo para o aumento da criminalidade nos delitos de trânsito, ao lado da impunidade, é a morosidade.

André Luís Callegari¹²³ encerra o tema, com a precisão que lhe é peculiar:

“O problema fundamental para os aplicadores do direito em nosso Estado, que se filiam nesses casos a imputação do dolo eventual é de que a pena imposta a título de culpa é pequena em relação ao dano causado pelo agente, então, adota-se a solução de modificação da teoria do crime, ou, adota-se a teoria da representação, visto que, dessa maneira, torna-se possível que o agente receba uma pena mais elevada e, assim, estariam com a impressão de que o problema dos acidentes de trânsito estaria resolvido, até mesmo em face da repercussão de reprimenda penal imposta. Esquecem-se que na maioria dos casos os aumentos de pena nunca funcionaram como forma de evitar a criminalidade (a respeito, veja-se a lei dos crimes hediondos) e, que na mais variada das vezes, a lei acaba por incidir em ‘determinados casos’ e não de maneira uniforme, em face dos próprios meios de controle social”.

¹²¹ Op. cit., p. 128.

¹²² Op. cit., p. 172.

¹²³ Op. cit., p. 197.

Conclui o autor:

*“Assim, a solução é clara dentro de nosso sistema penal vigente e está com o próprio juiz que julgará o processo. Esclarecemos. O nosso Direito Penal é o da culpabilidade e, 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 delicto culposos, não se falando, nesse caso, em dolo eventual. A pena aplicada é do delito culposos, devendo ser dosada de acordo com a culpabilidade do acusado”.*¹²⁴

¹²⁴ Op. cit., p. 197.

12. “CASO CLEMEVALTE”

Observe-se para a seguinte notícia, intitulada “Culpando os culpados”, tirada da Revista Veja,¹²⁵ de 05 de junho de 1996:

“Em 22 de novembro de 1987, na cidade de Garibaldi, a 115 quilômetros de Porto Alegre, Clemevalte e Justina Madeira, casados havia nove meses, acompanhados da cunhada Aneides Basso, aguardavam num ponto de ônibus a condução para a casa. De repente, dois automóveis GOL surgiram a 130 quilômetros por hora. Os dois, na contramão - um na pista e outro ultrapassando pelo acostamento, em direção ao ponto de ônibus. Não havia como escapar. Apenas Clemevalte sobreviveu à tragédia, ainda que de só consiga andar hoje com o auxílio de muletas. Ele nunca recebeu um tostão dos responsáveis pelo acidente, que nem sequer socorreram suas vítimas”.

A partir deste julgado os resultados funestos produzidos por disputas em “pega” ou “racha”, lê-se lesão corporal ou homicídio (em regra), poderão ser tratados como condutas dolosas, sobretudo na espécie de dolo eventual.

A decisão defendida pela 1ª Turma do Supremo Tribunal Federal, então publicada no Diário da Justiça da União, ainda que não firme jurisprudência, por se tratar de uma decisão de turma, abre um precedente em nosso órgão maior do Poder Judiciário, principalmente por ter sido tomada por unanimidade (cinco votos a zero).

¹²⁵ Revista Veja. **Culpando os Culpados**. São Paulo: Editora Abril, edição 1 447, ano 29, nº. 23, 5 de junho de 1996, p. 97.

O Supremo Tribunal Federal admitiu a hipótese de admissão de dolo eventual, praticados por disputas em “racha” nos delitos de trânsito, ao julgar um habeas corpus em favor de J. B., condenado a dez anos e seis meses de prisão pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, não aceitando a tese defensiva de que as mortes e lesão ocorreram por “acidente”.

A 1ª Turma do STF, seguindo o voto do eminente ministro Celso de Mello, assim decidiu: *“A conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade, participa de inaceitável disputa automobilística realizada em plena via pública, justifica a especial exasperação da pena, motivada pela necessidade de o Estado responder grave e energicamente”*, conforme noticia o Jornal O Globo,¹²⁶ de 28 de maio de 1996.

Em entrevista a Revista Veja,¹²⁷ o ministro Celso de Mello, assim salientou: *“Entendi que o réu não planejou o crime, mas assumiu conscientemente o risco de cometê-lo e por isso merecia ser enquadrado como homicida, no que chamamos de dolo eventual”*.

Todos os fatores que envolvem os delitos de trânsito, aglutinam-se, e acabam por demonstrar um *“(...) fator de desorganização social, que precisa ser enfrentado em todas as áreas, especialmente a jurídica. Bem sabemos que a definição de crimes e a imposição de penas não resolverá a questão, por não se tratar de um simples ‘caso de polícia’”*, observa João Marcello de Araújo Jr.¹²⁸ (grifei).

¹²⁶ Jornal O Globo, de 28 de maio de 1996, p. 10. **Morte em ‘pega’ pode ser crime doloso. Decisão do STF abre um precedente para outros processos.**

¹²⁷ **Ibidem**, p. 97.

¹²⁸ **Op. cit.**, p. 8.

O fato de o ministro Celso de Mello considerar a participação em “pega”, como “conduta social desajustada”, não contribuirá em nada para a diminuição dos delitos de trânsito e, nem sequer servirá de exemplo para as centenas de “rachas”, que ocorrem em nosso imenso Brasil. *“Para a solução desse fator de desorganização social, a educação e as técnicas de controle, orientação e administração do trânsito, ocupam lugar de destaque. No entanto, um, pelo menos razoável, sistema criminal, certamente, em muito poderá contribuir para o sucesso de qualquer tentativa”*, conforme o entendimento de João Marcello de Araújo Jr.¹²⁹

¹²⁹ **Op. cit.**, p. 9.

13. O PROJETO DO NOVO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

No que diz respeito ao homicídio culposo e a lesão corporal culposa:

“Art. 300. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

PENAS: Detenção, de dois a cinco anos, e suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

1) não possuir Permissão para dirigir ou Carteira de Habilitação:

11) praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada:

111) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente a que deu causa:

111) quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros.

Art. 301. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

PENAS: Detenção, de quatro meses a um ano, multa e suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo do artigo anterior”¹³⁰.

¹³⁰ Projeto do Novo Código Nacional de Trânsito.

Como se vê, o Projeto do Novo Código Nacional de Trânsito prevê penas severas ao capitular a conduta culposa nos delitos de trânsito, tendo em vista o Código Penal, até então em vigor, no qual se aplicam os casos a espécie.

A preocupação do legislador na previsão legal de delitos culposos de trânsito é salutar. No entanto, quanto ao rigor das penas, a matéria já foi amplamente debatida, não encontrando respaldo na melhor doutrina. “*Se no amplo campo do direito penal, a regra é de que os crimes são de natureza dolosa e só excepcionalmente culposos, no direito penal do trânsito assim não ocorre. As infrações penais mais freqüentes e reprimidas têm caráter culposos. (...)*”, conforme entendimento de Waldyr de Abreu.¹³¹

No que concerne ao condutor ébrio e o que pratica “racha”, respectivamente, dispõe:

“Art. 304. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

PENAS: Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 307. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada.

*PENAS: Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor”.*¹³²

¹³¹ **Op. cit.**, p. 10.

¹³² Projeto do Novo Código Nacional de Trânsito.

As penas são idênticas, para ambas as condutas. O que muito se discute em doutrina e na jurisprudência, guarda pouca relação com aquilo que o legislador assim o quer. Melhor explicando, tais condutas não eram aplicadas no limite máximo do crime culposos, previsto no Código Penal, o qual ainda aumentaria significativamente, quando da gravidade do fato, pois o julgador entende que o rigor da lei deve prevalecer nestes delitos, aplicando-se o dolo eventual, na maioria das vezes, sem contudo se ater ao caso concreto, em face da lacuna em nosso ordenamento jurídico.

O Projeto do Novo Código Nacional de Trânsito prevê para essas duas hipóteses, penas de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. O Código Penal fixa pena de detenção de um ano a três anos, para o homicídio culposos. Comparando os dois dispositivos repressivos, repara-se uma grande distância entre a vontade do legislador em corrigir o vazio existente, com pena privativa de liberdade, diga-se inferior ao Código Penal, mais multa e restrição de direitos, do que pretende o julgador, ao decidir tais condutas como dolosas, buscando penas de reclusão, de seis a vinte anos. Ora, há uma separação abissal, um verdadeiro congestionamento na aplicação da lei, onde o julgador, intérprete da lei, não se utiliza de sua inteligência, com o melhor raciocínio, distoando não somente do que o legislador pretende regular, como também, do que já existe na dogmática do Código Penal e de seus princípios orientadores, na busca da paz no trânsito.

Quanto propriamente a pena restritiva de direitos, João Marcello de Araújo Jr.,¹³³ salienta:

¹³³ **Op. cit.**, p. 119 e 120.

"(...) A perda ou a suspensão desse direito equivale à, por assim dizer, própria morte, para a atividade de motorista. Sabendo-se, como se sabe, que nos dias atuais o homem, mais e mais, depende do automóvel, a perda da capacidade de poder desfrutar dele como condutor importará em desvantagem capaz de fazer intimidar a maioria, desestimulando-o de comportamentos perigosos".

Quanto a velocidade excessiva:

"Art. 310. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfiles, gerando perigo de dano.

*PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa".*¹³⁴

Trata-se de crime de perigo, conforme demonstra a denominação, não depende de um dano para sua ocorrência, pois se consuma com a mera constatação deste.

A seguir, traz-se uma resenha de julgados, que revelam uma visão abrangente do que o Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina vem decidindo a respeito da matéria. São decisões colhidas desde 1980, mais propriamente todas as decisões dos últimos dezesseis anos, a partir da JC nº 30 (jurisprudência catarinense número trinta) até a atual, que equivalem a exatamente

¹³⁴ Projeto do Novo Código Nacional de Trânsito.

a 30 (trinta) casos práticos. Vale lembrar, que foram através desses julgados, que se iniciaram as abordagens desta monografia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

1. Na prática, constata-se a inobservância da noção de culpabilidade por parte do julgador. Esquece-se este do especial exame crítico do caso concreto, que revela o estado de espírito do agente ao manifestar a sua conduta. Percebe-se verdadeira confusão entre o dolo, a culpa e aquela.

2. A expressão “assumir o risco” é falha.

3. Para diferenciar o dolo eventual da culpa consciente, faz-se necessário observar a teoria do consentimento, pois aquele coloca-se no plano da vontade. Erram aqueles que interpretam a matéria pela teoria da representação e acabam por confundir um e outro.

4. O dolo eventual e a culpa consciente têm um elemento comum: o resultado é previsto pelo agente, por isso aproximam-se. A distinção entre ambos é mínima, porém existe. Doutrinariamente, estabelece-se o estado psíquico do agente. Na prática, somente afere-se a conduta do agente diante do caso concreto.

5. A respeito do dolo eventual, citam-se as fórmulas de Frank.

6. Através do movimento de “lei e ordem”, os delitos de trânsito com resultados funestos acabam por pressionar o julgador, quando deixa de realizar a análise minudente do caso concreto, vislumbrando o dolo eventual onde este não existe.

7. O Tribunal do Júri apenas confirmará aquilo que a mídia manipulada já decidiu.

8. Esta monografia não abriga sob o pálio da culpa consciente os agentes que cometem os fatídicos delitos de trânsito, muito menos pretende a impunidade destes. O que se propõe é o uso correto, na dogmática do Código Penal, de seus princípios orientadores.

9. Não se deve associar a punição deste tipo de delinqüência com as conseqüências funestas dos delitos de trânsito.

10. O magistrado deve interpretar a lei diante do caso concreto, estabelecendo a diferença entre o dolo eventual e a culpa consciente. Quando caracterizado o crime culposos, aplica-se a pena deste e se possível no seu máximo; eis que o nosso Direito Penal é o da culpabilidade. Discute-se o dolo eventual somente quando sobejamente comprovado nos autos.

11. A expressão correta na apreciação da matéria é “delitos de trânsito”.

12. O princípio da confiança é primordial em matéria de circulação de veículos.

13. A disputa de corrida denominada “racha”, a embriaguez ao volante e/ou excesso de velocidade, associada ao número de vítimas (fatais ou não) não traduzem o dolo eventual, isto é, o elemento subjetivo do agente.

14. A velocidade excessiva não se traduz apenas pela inobservância do limite máximo estabelecido em lei. Deve-se ainda considerar a estrada, o condutor e o veículo.

15. Os sinais e sintomas de embriaguez ao volante, ainda que mínimos, já constituem um perigo à incolumidade pública. O indivíduo ébrio deve ser submetido ao exame embriaguez alcoólica.

16. Discute-se em hipótese única a admissão de dolo eventual *ab initio*, se o agente ao iniciar um delito de trânsito, esteja previamente disposto a ferir, a matar ou até morrer.

17. As normas de trânsito somente têm valor interpretativo.

18. Na dúvida, por falta de provas, essenciais nos delitos de trânsito, aplica-se o princípio do *in dubio pro reo*. Admitir-se-á a culpa consciente.

19. A disputa de corrida denominada “racha” é a roleta russa do trânsito, ressentem-se no mais alto grau de periculosidade, sem contudo caracterizar de plano o dolo eventual.

20. O dia-a-dia no trânsito traduz um quadro de tolerância e impunidade no que concerne a conduta do motorista infrator. Isso demonstra que não é o rigor da lei que inibe a delinqüência, mas a educação, a fiscalização e a certeza da punição.

21. Os seguidores da corrente que se filiam ao dolo eventual nos delitos de trânsito assim agem, porque: a pena do crime culposos é pequena, em relação às conseqüências funestas provocadas pelo agente. Adotam a teoria da representação. Esquecem-se da culpabilidade, como elemento importante na aplicação da pena.

22. O “Caso Clemevalte”, decisão do Supremo Tribunal Federal, ao analisar morte em “racha” é mais um caso, dentre tantos outros.

23. O novo Código Nacional de Trânsito prevê penas severas. Porém, a preocupação do legislador com os delitos culposos de trânsito é de suma importância, pois estes constituem a regra.

24. Quanto a previsão da disputa de corrida denominada “racha” e a embriaguez ao volante, percebe-se uma grande distância entre a vontade do legislador (pena inferior a do homicídio culposo, prevista no Código Penal, mais multa e restrição de direitos) e a do julgador (aplica a pena do crime doloso), quanto a dosagem das penas.

25. Em relação a velocidade incompatível, nas proximidades de determinados locais, supostamente de grande movimento, o novo Código Nacional de Trânsito prevê como crime de perigo.

BIBLIOGRAFIA BÁSICA

ABREU, Waldyr de. **Direito Penal do Trânsito**. Rio de Janeiro: Forense, 1987.

ARAÚJO JÚNIOR, João Marcello de. **Delitos de Trânsito**. Rio de Janeiro: Forense, 1981.

BASTOS JÚNIOR, Edmundo José de. **Álter Ágora - Revista do Curso de Direito da UFSC**. Florianópolis: UFSC, ano II. n.º. 3, outubro/1995.

BRANDÃO, Paulo de Tarso. _____.

CALLEGARI, André Luis. Dolo Eventual, Culpa Consciente e Acidentes de Trânsito.

In: Revista Brasileira de Ciências Criminais. Publicação Oficial do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais. Editora Revista dos Tribunais. ano 4, n.º. 13, jan.-mar./1996.

COSTA JÚNIOR, Paulo José da. **Comentários ao Código Penal. Parte Geral**. 3^a. ed. São Paulo: Saraiva, volume 1, 1989.

COUTINHO, Zulmar Vieira. **Apostila de Laudos Médico-legais**. Florianópolis, 1995. p. 21.

DE PLÁCIDO E SILVA. **Vocabulário Jurídico**. 11^a ed. Rio de Janeiro: Forense, volume I, A - C, 1991.

- FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Lições de Direito Penal. A Nova Parte Geral.** 14^a. ed. revista e atualizada por Fernando Fragoso. Rio de Janeiro: Forense, 1992.
- HUNGRIA, Néelson. **Comentários ao Código Penal.** 4^a. ed. Rio de Janeiro: Forense, volume I. tomo II, arts. 11 - 27, 1958.
- JESUS, Damásio E. de. **Direito Penal. Parte Geral.** 16^a. ed. São Paulo: Saraiva, 1^o volume, 1992.
- LEAL, João José. **Curso de Direito Penal.** Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor & Editora da FURB, 1991.
- MIRABETE, Julio Fabbrini. **Manual de Direito Penal. Parte Geral.** 7^a ed. Revista e Ampliada. São Paulo: Atlas S. A., volume 1, arts. 1^o. a 120 do CP, 1992. Conforme Lei n^o. 7.209, de 11-07-84.
- NOGUEIRA, Paulo Lúcio. **Delitos do Automóvel.** 5^a. ed. São Paulo: Saraiva, 1988.
- NORONHA, E. Magalhães. **Do Crime Culposos.** 3^a. ed. São Paulo: Saraiva, 1974.
- _____. **Direito Penal. Introdução e Parte Geral.** Atualizada por Adalberto José Q. T. De Camargo Aranha. 29^a. ed. São Paulo: Saraiva, volume 1, 1991.
- SOUZA, José Guilherme de. **Conversão à Esquerda X Prioridade de Passagem em Vias Urbanas. (Um enfoque de Direito de Trânsito).** Florianópolis: Editora da UFSC, 1986.
- SZNICK, Valdir. **Acidentes de Trânsito: Aspectos Jurídicos e Criminológico.** 2^a. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1980.
- TOLEDO, Francisco de Assis. **Princípios Básicos de Direito Penal.** 4^a. ed. Atualizada e Ampliada. São Paulo: Saraiva, 1991. De acordo com a Lei n^o. 7.209, de 11-7-1984 e a Constituição de 1988.

ZAFFARONI, Eugênio Raúl. **Em Busca das Penas Perdidas. A perda de legitimidade do sistema penal.** Tradução: Vânia Romano Pedrosa e Amir Lopes da Conceição. Revan, 1991.

APÊNDICE

1) *“Pronúncia - Duplo homicídio e lesões corporais em acidente de trânsito - Dolo eventual caracterizado.*

Conduta qualificada pelo perigo comum - Inocorrência - Recurso provido parcialmente para excluir referida elementar.

Se o agente criminoso, na direção de seu veículo, em alta velocidade, invade sinal fechado, mesmo observando outro automóvel cruzando a rua, este autorizado pelo semáforo, vindo com ele chocar-se, violentamente, ocasionando a morte de duas pessoas e ferimentos leves em outra, procede com dolo indireto.

Homicídio executado por meio que suscita perigo comum deve produzir situação incontrolável de risco, por extensão, a outras pessoas. No caso concreto, a ação do réu estava adstrita unicamente ao carro das vítimas, sem conseqüências às demais”. (Rec. crim. nº 7.127, da comarca de Concórdia. Des. Aloysio de Almeida Gonçalves. JC 30/505, de 04.09.80).

2) *“Acidente de Trânsito. Direção Desatinada. Atropelamento de pedestres sobre uma calçada. Dolo eventual reconhecido. Pronúncia mantida quanto ao elemento subjetivo.*

O motorista que dirige de forma desatinada - embriagado, imprimindo, confessadamente, velocidade de 80 a 90 km/h ao veículo, zigzagueando entre o trânsito do perímetro urbano - e acaba, nestas condições, atropelando, sobre uma calçada, duas pessoas, matando uma e ferindo outra, procede com dolo eventual". (Recurso criminal nº 7.524, de Itajaí, Des. Tycho Brahe, JC 41/358, de 13.06.83).

3) *"Recurso em sentido estrito. Pronúncia. Duplo homicídio e lesões corporais em acidente de trânsito. Dolo eventual caracterizado.*

'A indiferença do resultado, previsto, aliás, pelo agente e a possibilidade de sua verificação, são indicativos seguros que caracterizam o dolo eventual, visto como assumiu o agente o risco do resultado que se lhe representou agindo dentro do que lhe ditou sua vontade'" (RT 409/395). (Apelação criminal nº. 7612, de Tubarão, Des. Ayres Gama, de 05.12.83).

4) *"Pronúncia - Acidente de trânsito com vítima fatal e mais duas pessoas lesionadas - Imputação de homicídio e lesões corporais dolosas, em concurso material.*

Ministério Público - Apelação visando qualificar, pela surpresa, o homicídio e classificar, com relação as outras vítimas, em tentativas de homicídio, também qualificadas.

Defesa - Recurso buscando a desclassificação dos delitos para modalidade culposa - Procedência - Agente que, mesmo embriagado e trafegando em excesso de velocidade, bate num poste e, perdendo a direção do veículo, investe contra ciclistas postados no pátio de posto de gasolina, matando um e

ferindo dois, procede com culpabilidade restrita, dado que, no caso concreto, inexistiu o dolo eventual, pois não anuiu com o resultado lesivo.” (Rec. crim. nº 7.700, de Itajaí, Des. Aloysio de Almeida Gonçalves, de 20.08.84).

5) *“Acidente de trânsito. Direção destinada. Atropelamento de pedestres sobre um calçada. Dolo eventual reconhecido. Decisão mantida quanto ao elemento subjetivo. Referência, na pronúncia, ao concurso formal. Exclusão.*

O motorista que, no perímetro urbano, dirige de forma desatinada - confessadamente embriagado e imprimindo velocidade incompatível - acaba, nestas condições, atropelando, sobre a calçada, quatro pessoas, lesionando três e ocasionando a morte de uma criança, procede, em tese, com dolo eventual.

Frente ao estatuído no § 1º, do artigo 408, do Código de Processo Penal, na pronúncia o juiz declarará o dispositivo legal em que estiver incurso o acusado, omitindo referência a outras circunstâncias, como, e. g., o concurso formal.” (Rec. crim. nº 7.870, de Blumenau, Des. Tycho Brahe - JC 49/360, de 06.05.85).

6) *“Acidente de trânsito com vítima fatal e mais duas pessoas lesionadas. Imputação de homicídio e lesões corporais dolosas, em concurso material.*

Pronúncia. Recurso em sentido estrito buscando a desclassificação dos delitos para modalidade culposa. Procedência. Agente que, mesmo embriagado e trafegando inescrupulosamente, passa com o rodado traseiro do pesado veículo que conduzia, sobre o meio fio de um trevo, atravessando a pista, colide frontalmente

com outro caminhão que transitava em sentido contrário, matando um e ferindo dois, procede com culpabilidade restrita, dado que, no caso concreto, inexistiu o dolo eventual, pois não anuiu com o resultado lesivo.” (Recurso criminal nº 7.798, de São João batista, Des. Ayres Gama, de 17.12.84).

7) *“Júri - Duplo homicídio e lesões corporais em acidente de trânsito - Dolo eventual - Desclassificação dos crimes para a modalidade culposa - Recurso do Ministério Público impugnando o veredicto, sob a alegativa de que houve omissão do quesito sobre o dolo eventual, além de ter sido a decisão dos jurados manifestamente contrária às provas dos autos - Improcedência de ambas as arguições.*

Com a pronúncia e confirmação desta em recurso próprio, não há como se questionar a respeito de qualquer modalidade de dolo, visto estar ínsito na própria provisional.

Em se tratando de homicídio e lesões corporais, com dolo eventual, não se mostra em desacordo com o elenco probatório a decisão dos jurados que desclassifica os crimes para a modalidade culposa, pois a avaliação da ocorrência do dolo, no caso, é meramente subjetiva.” (Ap. crim. nº 21.144, de Tubarão, Des. Aloysio de Almeida Gonçalves - JC 52/430, de 25.02.86).

8) *“Acidente de trânsito. Lesão corporal grave. Dolo eventual.*

O motorista que já logrou absolvição em processo por acidente de trânsito - homicídio e lesão corporal culposa - tem conhecimento perfeito do elemento moral da infração culposa, em qualquer de suas modalidades. Por isso,

infringir, posteriormente, de forma totalmente reprovável as leis do trânsito, implica em dirigir assumindo e aceitando o risco de produzir o acidente, agindo dolosamente, de forma indireta, pois sua atitude afasta-se da imprudência, da negligência, ou da imperícia.

Perigo de vida.

Dirigir veículo em mau estado de conservação, em velocidade excessiva, desrespeitando os sinais luminosos, em ziguezague, fazendo com que outros motoristas, que trafegam no mesmo e em sentido contrário, tivessem dificultadas as suas manobras para evitar acidentes expõe a vida ou saúde de outrem a perigo direto e iminente.

A inabilitação para dirigir veículo automotor, desde que o motorista demonstre imaturidade para esse mister, é plenamente aceitável.

Recurso desprovido.” (Ap. crim. 21.473, de Concórdia, Des. Nauro Collaço - JC 52/462, de 22.04.86).

9) *“Habeas corpus. Acidente de trânsito. Denúncia por homicídio doloso. Dolo eventual. Pedido de trancamento da ação penal por falta de justa causa. Exame aprofundado do prova e do elemento moral do crime. Impossibilidade. Ordem denegada.*

Não há falta de justa causa para a ação penal e nem é inepta a denúncia que preenche os requisitos legais, estando assentada em fatos indícios e suspeitas fundados, existentes no inquérito policial, de que o paciente disputava velocidade com um seu amigo, também denunciado, em local densamente povoado e de grande movimento na ocasião, fazendo com que este, ao deparar-se com um

canteiro central quando o ultrapassava, tomasse a pista da contramão, em consequência provocando acidente fatal com veículo que trafegava em sentido contrário.

A apreciação em torno da co-participação do paciente, em tal caso, como se agiu com dolo eventual ou culpa consciente é matéria que não comporta o âmbito restrito do remédio heróico, pois não se presta este à valoração de prova controversa ou à análise do elemento moral do crime.” (Habeas corpus nº 8.433, de São José, Des. Gaspar Rubick, de 25.02.88).

10) *“Sentença de pronúncia. Acidente de trânsito. Conseqüências dantescas e traumatizantes. Quatro homicídios e duas lesões corporais graves.*

Dolo eventual, entretanto, não caracterizado. Desclassificação dos crimes para a modalidade culposa” (Ementa citada na íntegra, no contexto da monografia). (Recurso criminal nº 8.492, de Biguaçu, Des. Ernani Ribeiro, de 21.04.88).

11) *“Acidente de trânsito.*

Homicídio. Dolo eventual configurado. Pronúncia confirmada.

Resta confirmado o dolo eventual quando o agente em visível estado de embriaguez dirige veículo em ziguezague e procura brincar com transeuntes tirando “fininhos” dos mesmos, vindo a atropelar um deles. Quem age assim, mesmo que não deseje matar ou ferir alguém, assume conscientemente o risco de um resultado danoso, perfeitamente previsível, provável e possível, ultrapassa os limites

da culpa consciente e penetra nos umbrais do dolo eventual.” (Rec. crim. nº 8.633, de São João Batista - JC 62/243, de 27.10.88).

12) *“Pronúncia - Projeção de veículo contra policial - Agente alcoolizado - Julgamento pelo Tribunal do Júri.*

Se o agente, alcoolizado, após efetuar manobras perigosíssimas no volante, desatende a ordem de parar e investe com o carro contra o policial, atingindo-o violentamente, deve responder a título doloso perante o Tribunal do Júri.

A culpa consciente não pode ser reconhecida in casu, na provisional, por falta de lastro probatório, ainda mais que prevalece, nesta fase, o in dubio pro societate.

Recurso desprovido.” (Rec. Crim. nº 8.610, de Braço do Norte, Des. Eder Graf - JC 62/248, de 10.11.88).

13) *“Acidente de trânsito - Homicídio e lesões corporais - Atropelamento de três pedestres no acostamento - Direção desatinada - Réu anteriormente já condenado por delito de acidente de trânsito - Dolo eventual reconhecido - Recurso desprovido.*

- Motorista que já foi anteriormente condenado em processo de acidente de trânsito, “... tem conhecimento perfeito do elemento moral da infração culposa em qualquer de suas modalidades. Por isso, infringir, posteriormente, de forma totalmente reprovável, as leis de trânsito, implica em dirigir assumindo e aceitando o risco de produzir o acidente, agindo dolosamente, de forma indireta, pois

sua atitude afasta-se da imprudência, da negligência ou da imperícia” (JC vol. 52/462 - Des. Nauro Collaço).

Assim age, em tese, com dolo eventual, motorista que, dirigindo desatinadamente e em alta velocidade, faz ultrapassagem em local proibido (em cima de uma ponte), saindo em ziguezague pela pista, até atropelar três pessoas que caminhavam no acostamento e no mesmo sentido do veículo atropelante, vindo a matar uma delas e ferindo outras duas.” (Rec. crim. nº 8.780, de Canoinhas, Des. Wladimir d’ Ivanenko, de 05.10.89).

14) *“Acidente de Trânsito - Homicídio e lesões corporais - Dolo eventual - Caracterização - Pronúncia mantida.*

Age com dolo eventual motorista que, embriagado e dirigindo em velocidade excessiva, atropela, no acostamento, duas pessoas matando uma e ferindo gravemente a outra.” (Recurso criminal nº 8.637, de Indaial, Des. Wladimir d’Ivanenko, de 16.02.89).

15) *“Júri. Homicídio culposo. Desclassificação pelo Tribunal do Júri.*

Abalroamento com pequeno veículo, resultando a morte dos ocupantes deste. Culpa gravíssima.

Réu que dirigia veículo de grande porte a noite, com defeito total no sistema elétrico, e ainda embriagado. Culpa consciente que não se equipara a dolo eventual. ‘Nos casos de culpa consciente (com previsão), o que importa é a ausência de intenção do agente, com relação a verificação do evento’.” (Apelação criminal n. 25765, de Brusque, Des. José Roberge, de 24.05.90).