

INSTITUTO FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE REFERÊNCIA EM FORMAÇÃO E EAD/CERFEAD
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PERÍCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

**ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A
IMPUNIDADE**

Trabalho de Conclusão
LAURÍCIO FESTA

Florianópolis/SC
2017

LAURÍCIO FESTA

**ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A
IMPUNIDADE**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Centro de
Referência em Formação e Ead/CERFEAD do Instituto Federal de
Santa Catarina (IFSC) como requisito parcial para Certificação do Curso
de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito.

Orientadora: Francisca Maria Mami Kaneoya

Florianópolis/SC

2017

LAURÍCIO FESTA

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor.

Festa, Laurício

Acidentes de trânsito no Brasil : uma abordagem sobre a impunidade / Laurício Festa ; orientação de Francisca Maria Mami Kaneoya. - Florianópolis, SC, 2017.

75 p.

Monografia (Pós-graduação Lato Sensu - Especialização)

- Instituto Federal de Santa Catarina, Centro de Referência em Formação e Educação à Distância
- CERFEAD. Especialização em Perícia de Acidentes de Trânsito. Departamento de Educação à Distância.
Inclui Referências.

1. Comportamento ao volante. 2. Educação para o trânsito.
3. Punição aos condutores. 4. Violência nas rodovias.
I. Kaneoya, Francisca Maria Mami. II. Instituto Federal de Santa Catarina. Departamento de Educação à Distância. III. Título.

**ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A
IMPUNIDADE**

Este Trabalho de Conclusão foi julgado e aprovado para a obtenção do título de Especialista em Perícia de Acidentes de Trânsito do Centro de Referência em Formação e Ead do Instituto Federal de Santa Catarina - CERFEAD/IFSC.

Florianópolis, 05 de junho de 2017.

.....

Prof. Nilo Otani
Coordenador do Programa

BANCA EXAMINADORA

.....
Prof. Francisca Maria Mami Kaneoya , Esp

.....
Prof. Nelson Granados Moratta, MSc.

.....
Prof. Edison Luis Walter, Esp.

Dedico este trabalho em primeiro lugar a Deus que esta sempre comigo e iluminou meu caminho durante mais uma jornada e à Polícia Rodoviária Federal que me deu a oportunidade de realizar estes estudos.

AGRADECIMENTOS

Determinadas pessoas fizeram parte deste trabalho. Primeiramente gostaria de agradecer a minha família. Minha esposa Elaine Fontana Festa, meus filhos Pedro Fontana Festa e Luiza Fontana Festa que estiveram sempre ao meu lado.

Agradeço a Polícia Rodoviária Federal que me proporcionou a realização deste curso de Especialização em Perícia de Acidentes de Trânsito.

Agradeço a todos os professores do curso que não mediram esforços para repassar seus conhecimentos, mantendo seus alunos focados nos estudos.

Agradeço ao Instituto Federal de Santa Catarina que sempre esteve de portas abertas, proporcionando um ensino de qualidade.

A minha orientadora Prof. Francisca Maria Mami Kaneoya, cuja dedicação, paciência, respeito e suas contribuições acadêmicas foram fundamentais para conclusão com êxito de mais uma caminhada nesta vida.

Aos meus colegas de estudo e de serviço que estiveram comigo nesta jornada.

Finalmente, agradeço a Deus por ter me proporcionado a vida e poder estar aqui transpondo mais esta etapa do meu caminho.

Eu nem sempre posso falar aquilo que penso, mas o que não posso falar é
exatamente aquilo que eu não devo dizer.

(Chico Xavier)

RESUMO

FESTA, Laurício. **Acidentes de trânsito no Brasil: Uma abordagem sobre a impunidade**, 2017 f 74. Trabalho de Conclusão (Curso de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito) – Instituto Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, ano.

A violência nas estradas do Brasil é notória. Estamos presenciando tamanha agressividade dos nossos motoristas que elevam cada vez mais os números já tão expressivos de vítimas.

Este comportamento inadequado dos condutores, muitas vezes está diretamente relacionado com a impunidade, que é impulsionada para o não cumprimento das normas.

Com o desenvolvimento econômico dos países, a frota de veículos aumenta significativamente a cada ano. Paralelamente com este desenvolvimento, acontecem os acidentes de trânsito que causam diversos danos e desconfortos aos cidadãos.

O objetivo deste trabalho é fazer uma relação dos acidentes de trânsito relacionados com a impunidade em nosso país, para chegarmos a um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras.

Diante desta triste situação que se encontra o trânsito em nosso país, a conduta dos motoristas precisa mudar, a legislação de trânsito deve ser respeitada, seus infratores punidos e os acidentes de trânsito reduzidos.

Palavras-chave: comportamento ao volante, educação para o trânsito, punição aos condutores, violência nas rodovias.

ABSTRACT

FESTA, Laurício. **Accidents of transit in Brazil: An approach on impunity.** 2017 f 74. Conclusion Work (Post-Graduation Course lato sensu in Traffic Accident Expertise) - Federal Institute of Santa Catarina, Florianópolis / SC, 2017.

The violence on the roads of Brazil is notorious. We are witnessing such aggressiveness from our drivers who increasingly raise the already expressive numbers of victims.

This inappropriate behavior of drivers is often directly related to impunity, which is driven by non-compliance.

With the economic development of countries, the fleet of vehicles increases significantly each year. Parallel with this development, traffic accidents happen that cause various damages and discomforts to citizens.

The objective of this work is to make a list of the traffic accidents related to impunity in our country to reach a path to a good coexistence on the Brazilian roads. Faced with this sad situation that is the traffic in our country, the conduct of drivers needs to change, traffic legislation must be respected, its offenders punished and traffic accidents reduced.

Key words: driving behavior, traffic education, punishment of drivers, violence on highways.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	12
2.1 Trânsito no Brasil.....	13
2.2 Relação da violência no trânsito e impunidade.....	14
2.3 O fator humano nos acidentes de trânsito	19
2.4 Um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras	25
3 RESULTADOS E ANÁLISE.....	29
4 CONCLUSÕES	32
REFERÊNCIAS.....	34
ANEXOS	73

1 INTRODUÇÃO

A questão da violência nas estradas no Brasil é urgente e preocupante. Estamos atravessando uma fase de conflitos no trânsito. Mudanças na rotina da sociedade contemporânea têm acarretado elementos de estresse e ansiedade, que acabam sendo transferidos para o comportamento dos motoristas ao volante.

Ao lado do acréscimo de veículos nas estradas, essas alterações comportamentais têm refletido também no aumento do número de acidentes graves de trânsito. São constatadas milhares de mortes todos os anos, e se agregarmos a outros tantos milhares de feridos com lesões graves, a situação fica ainda mais crítica. Segundo o relatório do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2015, p. 09):

Os acidentes de transporte terrestre no Brasil matam aproximadamente 43 mil pessoas por ano [...], representando uma das principais causas de morte no país. Os acidentes nas rodovias federais respondem por cerca de 20% dessas mortes (8.227 mortes em 2014), com cerca de 26 mil feridos graves por ano, com fortes impactos sobre o orçamento público e a renda das famílias atingidas.

Além do trágico número de feridos, os acidentes de trânsito causam mortes e trazem enormes prejuízos para a sociedade. Assim, o papel do motorista na prevenção e melhoria nas condições de tráfego nas vias públicas é fundamental.

Apesar de todo o aparato jurisdicional do estado, ainda se constata uma sensação de impunidade por parte dos infratores. Um fator que contribui para que isso se perpetue e se agrave ainda mais, é a incerteza da punição para quem infringe as leis de trânsito.

Neste contexto, este trabalho tem por objetivo revisar aspectos do trânsito no Brasil, considerando a violência nas rodovias, possíveis causas que contribuem para a sensação de impunidade por parte dos infratores, bem como avaliar a questão da punibilidade ou a sua ausência.

Para tanto, este trabalho se desenvolve em dois momentos, abaixo apresentados, mais as conclusões gerais:

Em um primeiro momento, denominado Fundamentação Teórica, é apresentada uma discussão que fundamenta a problemática da dinâmica atual do trânsito no Brasil, as questões relacionadas ao perfil e comportamento do condutor, e, especialmente, as intrincadas relações entre a violência e a impunidade de crimes de trânsito nas estradas brasileiras.

Já para o segundo momento, intitulado Resultados e Análises, é apresentado de forma crítica um Laudo Pericial desenvolvido na fase presencial do curso de Especialização em Perícia de Acidentes de Trânsito. Trata-se de um acidente de trânsito onde um bloco de granito foi projetado sobre a rodovia, e uma motocicleta vem a colidir com este objeto, cujo forte impacto levou a óbito seu condutor ainda no local do acidente.

No terceiro momento, intitulado Conclusões, é realizado um resumo dos principais aspectos dos resultados e análise de pesquisa a fim de contribuir com políticas pública de redução de acidentes nas estradas.

Isso exposto, a Fundamentação Teórica será apresentada na próxima sessão.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo é resultado da leitura de material dos assuntos correlatos ao tema deste trabalho acadêmico. Serão abordados assuntos como: o trânsito brasileiro, sua relação com a impunidade e a violência, o fator humano nos acidentes de trânsito, bem como um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras.

A legislação de trânsito evoluiu, mas o trânsito brasileiro ainda apresenta problemas, conforme será explanado.

Uma situação complexa que se apresenta no trânsito em nosso país, conforme descreve Cuellar (2014, p. 104), onde:

Inicialmente as poucas regras existentes eram suficientes para manter a segurança tanto aos motoristas quanto aos pedestres. Hoje, apesar de haver uma legislação bem mais desenvolvida, o que se observa é a insegurança e total desrespeito dos motoristas pela sua própria vida e a dos outros.

Os acidentes de trânsito em nosso país acarretam milhares de vítimas, com lesões graves, incapacidades físicas permanentes e mortes, ocasionando diversos prejuízos à sociedade.

Infelizmente, muitas vezes é somente quando ocorre um acidente de trânsito que acende a opinião pública é que nossas autoridades agem rapidamente, destaca Russo (2012, p. 193):

É preciso que o acidente “extrapole a normalidade” a qual se está acostumado. Apesar do elevado número de mortes em acidente de trânsito, essas ocorrem em milhares de acidentes, ou seja, os acidentes de trânsito que envolvem uma ou duas vítimas, se tornaram tão comuns, ou são aceitos pela sociedade como parte do cotidiano, que na grande maioria dos casos não recebem a atenção devida das autoridades policiais. Na maioria das vezes, somente quando os acidentes viram notícia é que aparece o interesse do Estado.

Neste sentido, vamos analisar a respeito do trânsito brasileiro, relacionado com a violência e a impunidade, passando ao fator humano nos acidentes de trânsito e reeducação, até chegarmos a um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras.

2.1 Trânsito no Brasil

O trânsito brasileiro apresenta uma grande variedade de veículos: motocicletas, automóveis, caminhões, ônibus, juntamente com pessoas - os pedestres, onde todos querem chegar a algum lugar.

Desta maneira, Souza (2010, p. 3), esclarece que “o trânsito é uma necessidade básica do ser humano, porque a locomoção é intrínseca do homem tendo sido mais bem aperfeiçoada a partir da invenção da roda e posterior invenção do veículo”.

Diante de toda movimentação, se faz necessário normas para sua regulamentação. Para Mitidiero (2005, p. 23) o trânsito, elencado em nosso Código de Trânsito Brasileiro, figura como:

[...] a movimentação e a imobilização das pessoas, nas acepções de pedestres e condutores de veículos e animais, nas vias terrestres abertas à circulação, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga, sendo-o, por igual, a ocupação instintiva, pelos animais, dessas referidas vias, nelas movimentando-se e imobilizando-se.

[...] o trânsito é o gênero, ocupação da via: a movimentação e a imobilização na via são suas manifestações e espécies genéricas, e a circulação, a parada, o estacionamento e a operação de carga ou descarga são suas subespécies.

Nessa movimentação toda, surgem divergências de ideias, de valores, de cultura e a negociação que deve ocorrer no trânsito nem sempre acontece. Assim nesta disputa pelos espaços, Machado (2003, p. 124), descreve uma visão mais conceitual, como trânsito residindo em:

[...] uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos – é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

Destaca-se muitas vezes que os condutores ficam então, nervosos, ansiosos e estressados, traçando um caminho para a luta e a agressividade no trânsito, conforme descreve Forni, (2015, p.01) em que:

O Brasil vive uma guerra particular. Supera em número de mortes as vítimas das guerras do Iraque ou Afeganistão. Não é a guerra dos traficantes, no Rio de Janeiro. São 40 mil brasileiros que perdem a vida todo o ano de forma violenta no trânsito, um recorde em termos mundiais.

Por fim cumpre descrever a conceituação de trânsito que Santos (2009, p. 27) destacando o nosso ordenamento jurídico, senão vejamos:

O parágrafo primeiro do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro assim dispõe, *in verbis*:

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Existem regras bem definidas, positivadas, que muitas vezes seus envolvidos acreditam que podem modificá-las estando à disposição de seus interesses e benefícios conforme as suas conveniências. É o que Machado (1996, p.03) descreve:

Assim, a luta que se estabelece no trânsito é acirrada, mais ou menos previsível, conforme as pessoas sintam-se ou não iguais perante seus direitos à circulação do trânsito.- ao invés de ceder espaço a quem não tem este privilégio, como os pedestres, ele exige prioridade, força a passagem, ignora os demais, para em cima das calçadas, etc.

Assim, Gonçalves (2012, p. 08) destaca que: “a partir do momento que se compreende o trânsito como um espaço de convivência social, percebe-se a importância do comportamento humano para a manutenção da paz principalmente nos centros urbanos”.

Desta maneira, o interesse de cada pessoa na condução do seu veículo poderá demandar um anseio, um objetivo, que de certa forma poderá conflitar com os interesses das outras pessoas, podendo gerar acidentes, que quando ocorrem, devem ser investigados e esclarecidos, com a devida punição de seus infratores.

2.2 Relação da violência no trânsito e impunidade

Manifesta-se em nosso país uma sensação de impunidade, não se restringindo apenas aos crimes de trânsito. Segundo Cuellar (2014, p. 105) destaca que:

Atualmente, o trânsito representa um dos maiores problemas sociais e econômicos, contribuindo para a deterioração da qualidade de vida, principalmente nos grandes centros

urbanos. O número de veículos nas ruas vem crescendo progressivamente, em detrimento da oferta de vias para o tráfego, provocando conflitos para a ocupação de espaços, congestionamentos e acidentes. Como agravante, há uma cultura arraigada de desrespeito às leis de trânsito e falta de civilidade por parte dos motoristas, e até mesmo dos pedestres, principalmente nos locais onde não há fiscalização intensificada. Acredita-se que as penas são muito brandas, somadas a morosidade da justiça brasileira com punições tardias aonde suas decisões são anunciadas muito tempo depois que o crime aconteceu.

Estamos atravessando dificuldades, estresse, pressões, entre outros problemas, e o trânsito acaba refletindo o cotidiano turbulento da sociedade atual. Conforme Machado (2003, p.03): “Atualmente estamos, neste país, no centro de várias crises: econômica, ética, moral, social, educacional, de valores, de violência, de fome. E o trânsito é um desembocadouro de todas as angústias que estes conflitos causam ao ser humano”. Nesse sentido, Marín e Queiroz (2000, p. 08) destacam que:

Juntamente com a incorporação do automóvel no cotidiano das comunidades, surge um importante problema social, os acidentes de trânsito (AT). Enquanto no mundo desenvolvido faz-se um esforço considerável no sentido de controlá-lo, nos países em desenvolvimento ele aparece como um problema cada vez maior. No caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo.

Assim esta situação pode ser agravada pela condição geral e ampla de impunidade que assola o nosso país. A impunidade está diretamente relacionada com a violência no trânsito, e para Russo (2012, p. 214) isso se fundamenta basicamente em:

Dois fatores principais colaboram para o aumento da violência no trânsito: em primeiro lugar o crescimento da frota de veículos, resultado da estabilidade econômica ocorrida no Brasil na última década e, em segundo lugar, a incapacidade do Estado em fiscalizar adequadamente o trânsito.

Diante desse cenário de pressão e estresse que as infrações são cometidas e dentre os indivíduos infratores que sofrem as penalidades previstas em lei, uma parcela busca formas de burlar o sistema penal. Machado (1996, p. 09) destaca que:

O infrator de trânsito, em geral, aprova as mesmas regras que transgrediu, desde que as penas não lhe sejam impostas. O

grau em que um ato será tratado como transgressão por nossa sociedade depende de quem comete o ato e de quem sente que foi prejudicado por ele e, sem a menor sombra de dúvida, as regras tendem a ser aplicadas mais a algumas pessoas do que a outras.

Esse desrespeito às regras acaba por generalizar ou incentivar outras pessoas a desrespeitarem as normas, ocasionando a impunidade, que Filho (2004, p. 01) destaca:

Impunidade significa falta de castigo. Do ponto de vista estritamente jurídico, impunidade é a não aplicação de determinada pena criminal a determinado caso concreto. A lei prevê para cada delito uma punição e quando o infrator não é alcançado por ela – pela fuga, pela deficiência da investigação ou, até mesmo, por algum ato posterior de "tolerância" – o crime permanece impune. Conforme o brocardo latino, impunidade estimula delinquência: *Impunitas peccandi illecebra*.

Nota-se que a impunidade está associada, muitas vezes, a incapacidade ou a falta de disposição de o Estado fazer prevalecer a punição estabelecida. É o que disserta Galvão (2016, p.01) onde:

Essa sensação de impunidade é geral, isto é, não se restringe ao crime de trânsito. “Ela decorre de uma percepção - frequentemente incorreta, mas compreensível - de que as penas são muito baixas, além do fato de que, na maioria das vezes, a justiça é lenta e, mesmo quando há punição, ela ocorre muito tempo depois do crime”.

Muitas vezes, a própria legislação de trânsito pode contribuir para o aumento da sensação de impunidade, pois o Código de Trânsito Brasileiro define os crimes de homicídio de trânsito como culposos, onde suas penas impostas são muito brandas.

A busca de um maior rigor nas penas impostas aos infratores da lei, resultaria em alguns casos, para os homicídios causados na direção de veículos automotores, na aplicação do dolo eventual, que como efeito teria uma penalidade substancialmente maior e o seu julgamento pelo tribunal do júri.

Nesta seara, Greco (2011, p. 190) destaca que: “O grande problema que se tem diante da caracterização do dolo eventual, visto que não é possível identificar a vontade do agente, como um de seus elementos integrantes, ocorrendo, somente a consciência”.

Acrescenta-se ainda em nossa sociedade, o comportamento de

determinadas pessoas que se acham mais importantes que outras, devido sua condição financeira e poder. Quem deveria dar bons exemplos acaba por desrespeitar e cometer graves infrações, como os casos descritos por Bello (2014, p. 01) em que:

A presidente Dilma em dezembro de 2.013 foi fotografada com o neto de três anos no colo durante um trajeto de carro, sem a cadeirinha obrigatória para a criança. O senador Aécio Neves em abril de 2.011 teve a Carteira Nacional de Habilitação apreendida em uma blitz da Lei Seca, na zona sul do Rio de Janeiro. Ele se recusou a fazer o teste do bafômetro e estava com a CNH vencida. O documento foi apreendido e o senador foi multado em R\$ 957,70.

É o que Russo (2012, p. 43) ressalta: “Infelizmente, os brasileiros estão habituados a ver inúmeros casos de mortes no trânsito sem que o culpado ou os culpados sejam punidos”.

Esta falta de obediência às normas é descrita por Matta et al. (2010, p. 33) onde: “Os brasileiros têm uma imensa dificuldade em obedecer às leis, de seguir normas destinadas ao gerenciamento do movimento de veículos e indivíduos nas vias públicas”.

As normas de trânsito no Brasil visam a dar segurança e garantir o direito de ir e vir de todas as pessoas.

Quando acontece um acidente de trânsito, pode-se dizer que houve uma falha, gerando danos que pode atingir qualquer pessoa independente de sua condição financeira, social ou intelectual.

Estas situações enquadram-se bem no que Matta et al. (2010, p. 184), informam que:

Desse modo, aquilo que tem servido como foco para o estabelecimento de uma sociedade onde o conflito e o interesse dos diversos grupos podem surgir claramente – o sistema de leis que serve para todos e sobre qual todos estão de acordo – transforma-se num instrumento de aprisionamento da massa que deve seguir a lei, sabendo que existem pessoas bem relacionadas que nunca as obedecem. Eis o que parece ser o centro do dilema brasileiro.

Às vezes esse motorista que acredita possuir esta condição de superioridade, achando-se impune as normas e regras gerais, torna-se um contumaz infrator. Isso fica mais evidente conforme descrição de Graça e Ramos (2000, p. 02) em que:

Verifica-se um desrespeito coletivo pelas mais básicas regras éticas e jurídicas, revelador de uma dramática ausência de códigos de convivência social rodoviária. Tudo isto agravado por uma generalizada e auto-destrutiva falta de prudência e bom senso na condução.

As leis devem ser respeitadas e cumpridas, pois existem os direitos e também as obrigações. Em relação às normas de trânsito, Rodrigues (2015, p. 17) destaca que seria:

A falta de rigor na aplicabilidade do Código de Trânsito Brasileiro leva os condutores à sensação de impunidade. Desta forma, a reincidência está associada ao caráter brando das penas.

[...] o alto índice de reincidência se dá pelo fato de a legislação prever punições inadequadas e ineficazes, denotando-se, por vezes, que as penas administrativas podem ser maiores do que as sanções penais.

Podemos citar como exemplo o órgão de trânsito do estado de Santa Catarina, onde 15% dos nossos motoristas já atingiram mais de vinte pontos em infrações de trânsito e somente ao final deste ano serão notificados, conforme descreve Rosa (2017, p. 01):

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SC) estima que até o final de 2017 ao menos 15% dos motoristas do estado (541 mil) devam ser notificados sobre a suspensão de suas carteiras de habilitação (CNH). O fato acontece em decorrência da implantação, em dezembro do ano passado, de um sistema automatizado que agilizou a tramitação dos processos dos condutores que tenham acumulado 20 pontos ou mais em infrações em um período de 12 meses, entre 2012 e 2016.

Assim, nossas leis de trânsito no Brasil são benevolentes, carecendo de modificações no sentido de maior controle e rigidez aos causadores de crimes em nossas estradas, conforme destaca Rodrigues (2015, p. 16): “As punições adequadas somente existirão quando a lei restringir, ainda mais, a atuação ilícita dos cidadãos”.

Estas situações estão longe de serem modificadas, conforme Marín e Queiroz (2000, p. 10), descrevem que “Os comportamentos inadequados no trânsito parecem constituir uma categoria difícil de ser mudada”.

Desta maneira Gurjão (2011, p. 01) destaca que:

Mister se faz ressaltar que as mortes no trânsito seguem um roteiro trágico, dentre eles destacam-se a falta de educação para o trânsito nas escolas e universidades; o consumo excessivo de bebidas alcoólicas no trânsito; a falta de perícia

na dirigibilidade do veículo; a omissão do governo e ausência de campanhas rigorosas; o não uso do cinto de segurança; pouco rigor nos exames de habilitação; o suborno a policiais; e a impunidade para os crimes no trânsito.

A violência no trânsito está diretamente relacionada com a impunidade, que se encontra presente em todas as formas de direção, conforme descreve Russo (2012, p. 199):

Esta ocorre no dia-a-dia, nos milhares de carros que param em fila dupla, estacionam em local irregular, cruzam o sinal vermelho ou fazem ultrapassagens em locais proibidos. Porém, dada a mortalidade do nosso trânsito, a impunidade dos responsáveis pelos homicídios cometidos neste espaço é que causa maior sensação de injustiça na sociedade.

Desta forma mudanças se fazem necessárias, conforme Rodrigues (2015, p. 06): “O que se nota, na atualidade, é que muitos condutores infringem a lei de trânsito, repetitivamente”.

2.3 O fator humano nos acidentes de trânsito

O fator humano está diretamente relacionado aos acidentes de trânsito, com atitudes inadequadas dos condutores, que vão desde uma simples falta de atenção, muita pressa, excesso de confiança, o estresse, a fadiga ou o sono.

A imprudência está latente nas rodovias. As pessoas envolvidas no trânsito precisam mudar a forma de se portar.

Desta maneira, corrobora Castro (2015, p. 01), destacando que os acidentes de trânsito: “Decorrem particularmente de falhas humanas, motivadas especialmente por embriaguez e uso de drogas, excesso de velocidade e demais formas de desrespeito às regras de circulação e conduta”. Mas quando realmente esta falha humana vai ocorrer? Para Russo (2012, p. 212), ela acontece:

Quando o condutor deposita excesso de confiança no “sistema perito”. Quando ele acredita que está seguro dentro do veículo, o que, levando em consideração o baixo nível de segurança da maioria dos automóveis de passeio no Brasil, é um grave erro. Quando o condutor acredita que pode fazer uma curva, mas o carro invade a pista contrária ou quando ele crê que o espaço é suficiente para fazer uma ultrapassagem, mas o motor não tem potência adequada, pode ser suficiente para provocar um

acidente, que pode ser fatal devido à falta de equipamento de segurança adequado. Ou se ele não estiver usando o equipamento de segurança adequado, como o cinto de segurança ou o capacete.

Apesar da evolução tecnológica e de segurança dos veículos, mesmo que não evite o acidente reduz a probabilidade de este ser fatal, percebe-se que o fator humano é uma das principais causas dos acidentes de trânsito.

Assim, Russo (2012, p. 203) descreve: “Mesmo que os motoristas obedecem à sinalização sempre haverá uma quantidade de acidentes decorrentes de falha humana, aqui ou alhures”.

A quantidade de acidentes de trânsito em nosso país é muito grande, para termos uma ideia, a Polícia Rodoviária Federal atendeu milhares de acidentes com vítimas leves, graves e mortes nos últimos anos, destaca-se o período de 2014 a 2016 com 387.890 ocorrências, conforme Anexo 1.

Os acidentes de trânsito podem ter alguns significados, mas segundo Poggetti (2004, p. 05): “Um acidente é definido como um evento ocorrido por acaso, ou oriundo de causas desconhecidas ou um acontecimento desastroso por falta de cuidado, atenção ou ignorância”.

Destaca-se outra definição de acidente de trânsito, descrita por Oliveira (2004, p. 21) em que:

Os acidentes de trânsito não são uma fatalidade, como boa parte das pessoas insistem em acreditar, mas ocorrem pela deficiência na conservação de veículos e estradas ou, ainda, são provocados pelos pedestres e condutores e as falhas humanas se sobrepõem as demais determinantes dos acidentes.

Os acidentes de trânsito geram inúmeros prejuízos às pessoas, apesar de ser um evento danoso, Marín e Queiroz (2000, p. 02), argumentam que:

Os estudos sobre acidentes de trânsito (AT) no Brasil são escassos, as ações de prevenção e controle estão apenas iniciando e pouco se conhece a respeito do comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia de tráfego, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das consequências traumáticas resultantes dos AT.

Dentre as diversas formas de impacto que os acidentes de trânsito geram, Cuellar (2014, p. 105) destaca o impacto econômico, em que:

Os acidentes de trânsito trazem consequências diretas e

indiretas, ao se considerar que um trabalhador acidentado, por exemplo, pode sofrer perda temporária ou definitiva de sua capacidade laboriosa, acarretando em dificuldades para manter o próprio sustento e de sua família. Para a família, as consequências dos acidentes de trânsito envolvem aspectos emocionais e econômicos, com a perda de renda de membro ativo, despesas médicas, funeral, sequelas duradouras que retirem a capacidade laboral e redução da qualidade de vida do acidentado, colocando em risco até mesmo sua dignidade.

Os números de acidentes, das mortes e indenizações por invalidez são altíssimos em nosso país, vejamos os dados do Ministério da Saúde (43.075 óbitos e 201.000 feridos hospitalizados em 2014) e do Seguro DPVAT (em 2015, 42.500 indenizações por morte e 515.750 por invalidez).

Gráfico 1 – Evolução do número de óbitos em acidentes de trânsito registrados pelo Ministério da Saúde de 2004 a 2014.



Fonte: Ministério da Saúde (2014).

Os veículos trazem grande conforto para as pessoas, mas por outro lado geram angústias também, conforme Murer (2011, p.01) descreve que: “Hoje os acidentes de trânsito com veículos motorizados representam, não só no Brasil como no mundo, a principal causa de morte não natural”.

A insegurança no trânsito gera inconformismo e até revolta no seio social, não sendo razoável acreditar que a sociedade se sinta confortável com estatísticas como estas. A este respeito, o relatório do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2015, p. 15) destaca:

Considerando que nos últimos dez anos houve um aumento de 121% na frota de veículos automotores no Brasil, os índices de acidente por frota caíram muito nas rodovias federais. Por exemplo, o índice de mortes em acidentes nas estradas federais por grupo de mil veículos caiu cerca de 40% e de

feridos, cerca de 30%. Mesmo caindo entre 2010 e 2014, os números absolutos e por frota precisam cair muito mais, considerando-se as metas globais estabelecidas pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Neste sentido, Cuellar (2014, p. 66) disserta que:

O aumento das estatísticas de mortes e acidentes no trânsito está muito relacionada à falta de consciência do motorista, além dos gastos aos cofres públicos. [...] Quando alguém morre no trânsito, este fato gera uma pensão, ou, se o indivíduo fica inválido, gera-se uma aposentadoria por invalidez. Se necessitar de hospitalização ou tratamento por muito tempo, será necessário um auxílio-doença.

Agregado a falta de rigor das leis e a conseqüente propagação da impunidade, o número de acidentes de trânsito tende a aumentar. Seguindo esta linha de raciocínio, Forni, (2015, p. 02) descreve:

Certamente, a imprudência dos motoristas é a principal causa, como apontam as estatísticas oficiais e informam os departamentos de trânsito. Alguns motoristas estão sempre apressados, querem ultrapassar, mesmo em locais proibidos e extremamente perigosos. Não conseguem esperar alguns segundos para ter mais segurança na ultrapassagem.

Muitas vezes, as pessoas cometem delitos por acreditarem na falta de punição, neste sentido Karsten (2013, p. 01), descreve que:

A imprudência do excesso de velocidade, a incompetência dos limites do veículo que se está conduzindo e a impunidade aos contraventores colaboram com a excessiva quantidade de famílias que são destruídas anualmente.

No trânsito, morrem tantas pessoas quanto em uma guerra anualmente. Sem fazer muito esforço, percebe-se que, os três fatores andam juntinhos, não atuam isoladamente, um complementa o outro.

Temos leis para tudo, sentimo-nos insultados quando ela não é cumprida, mas, quando temos que segui-las, a coisa fica mais complicada. A esse respeito, Czerwonka (2014, p.01) descreve que a:

Imprudência é a principal causa da maioria dos acidentes que ocorrem no trânsito.

As estatísticas ainda demonstram que esses condutores continuam a descumprir as leis e contribuem para transformar o trânsito em uma fonte de morte, até mais que uma guerra.

Muitas vezes os acidentes de trânsito poderiam ser evitados, conforme Oliveira (2004, p. 99):

Sabe-se que a maioria dos acidentes poderia ser evitada, pois os acidentes causados por erro de julgamento ou simplesmente por falta de atenção são muito mais freqüentes que os acidentes provocados por alguma falha mecânica. A maior causa dos acidentes parece ser ainda o condutor do veículo. Estatisticamente, 75% dos acidentes são causados por falha humana, 12% por problema nos veículos, 6% por deficiências nas vias e 7% por causas diversas. Um dos fatores relacionados a falha humana são o álcool.

Por conseguinte, diversas causas contribuem para este número tão elevado de acidentes de trânsito, conforme Castro (2015, p.01) pode citar a:

Falta de fiscalização, pavimento ruim (fruto também da corrupção e da má qualidade do material empregado), rodovias e ruas mal sinalizadas, motoristas inabilitados em profusão, veículos sem condições de tráfego (de novo a corrupção “ajuda”), imprudência e irresponsabilidade de condutores, combinação mortal de álcool e direção e, por fim, confiança na impunidade, facilitada por leis ruins, doutrina conivente e uma jurisprudência vacilante.

Para Forni, (2015, p. 01), descreve aqueles que seriam os verdadeiros responsáveis por um número tão elevado de acidentes de trânsito em nosso país, vejamos:

Não adianta culpar a má conservação das estradas, o excesso de veículos, a falta de campanhas esclarecedoras ou procurar outras causas. Basta uma viagem de alguns dias por estradas brasileiras para perceber que os principais culpados dos acidentes são os próprios motoristas.

As condutas dos usuários de trânsito, agregados a ineficiência do poder estatal em evitá-los, são descritas por Santos (2009, p. 74):

As perdas no trânsito são diárias e recebemos, constantemente, as informações trágicas do nosso trânsito. Entretanto, na análise mais acurada das condutas inseguras dos usuários e inércia dos órgãos e entidades, infelizmente, a situação demonstra-se bem mais desalentadora. Mesmo sabendo que os dados estatísticos são apenas um dos elementos detectores das perdas no trânsito, elas podem nos dar alguns indicativos se os programas, projetos e serviços dos entes do trânsito estão sendo eficazes, ou seja, obtendo a finalidade (trânsito seguro).

Apesar de poucos estudos a respeito dos acidentes trânsito e da complexidade que é mensurar os custos gerados por um acidente de trânsito, um relatório do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2015, p. 17) descreve que:

Além dos traumas causados às vítimas e aos familiares não passíveis de mensuração monetária, os acidentes de trânsito representam altos custos para toda a sociedade. É importante que os dirigentes públicos conheçam a estrutura e os processos de formação desses custos para que intensifiquem políticas adequadas de redução dos acidentes e de mitigação dos impactos negativos desses eventos sobre a sociedade.

Para termos uma melhor ideia do custo de um acidente de trânsito, baseando-se nos acidentes ocorridos no exercício de 2014 nas rodovias federais, o relatório do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2015, p. 19 e 20) informa que:

Os cerca de 170 mil acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais brasileiras no ano de 2014 geraram um custo para a sociedade de R\$ 12,3 bilhões, sendo que 64,7% desses custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a saúde e perda de produção devido às lesões ou morte, e 34,7% estavam associados aos veículos, como danos materiais e perda de cargas, além dos procedimentos de remoção dos veículos acidentados....

Em média, cada acidente custou à sociedade brasileira R\$ 72.705,31, sendo que um acidente envolvendo vítima fatal teve um custo médio de R\$ 646.762,94. Esse tipo de acidente respondeu por menos de 5% do total de ocorrências, mas representou cerca de 35% dos custos totais, indicando a necessidade de intensificação das políticas públicas de redução não somente da quantidade dos acidentes, mas também da sua gravidade.

As despesas com os acidentes de trânsito poderiam diminuir, mas conforme Cuellar (2014, p. 106): “Entretanto, os problemas e os gastos decorrentes dos acidentes de trânsito, muitas vezes poderiam ser evitados se o motorista respeitasse a legislação, como, por exemplo, se usasse o cinto de segurança”. Neste diapasão, Santos (2009, p. 84) destaca que:

Assim não é mais possível pensar em deter as perdas que ocorrem no trânsito com as percepções pretéritas e que não conseguem imprimir a filosofia de direito fundamental ao trânsito seguro que o código de trânsito proclama. Devemos ter a faculdade de visualizar que os danos decorrentes dos eventos de trânsito são questões de vida, saúde e meio ambiente, no qual a maior vítima é o próprio ser humano.

Se a prudência fosse um hábito comum daqueles que compõem o trânsito, muitos acidentes de trânsito poderiam ser evitados. Esta condição deve ser rompida e superada, mudando esta preocupante situação. Santos (2009, p. 82) destaca que:

Não podemos permanecer na constância diária de perdas no trânsito, por intermédio da torpeza do administrador em não imprimir de forma eficaz os programas, projetos ou serviços para garantir o trânsito seguro, ou de outros usuários das vias que também não respeitam o direito fundamental, com a manutenção da insegurança regendo nossas relações no trânsito, com afronta a um direito fundamental do ser humano. A legislação é moderna, um novo direito fundamental específico foi erigido pela norma de trânsito e assim mesmo os números permanecem como os pretéritos, sem comprometimento e responsabilização do Estado e mudança de comportamento dos usuários das vias. Entretanto, da própria crise de perdas atuais no trânsito podemos acolher algumas respostas que atinjam a finalidade de se obter um trânsito seguro e mais humano, pois é o momento da própria sociedade rever alguns conceitos, ainda advindo do normativo de trânsito revogado, saindo da inércia que nos mantém como vítimas e adotando um comprometimento de responsabilidade dentro do contexto viário.

Desta maneira, a conduta dos motoristas precisa mudar, a legislação de trânsito deve ser respeitada, seus infratores punidos e os acidentes de trânsito reduzidos.

2.4 Um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras

Como foi apresentada anteriormente, a violência no trânsito, juntamente com a impunidade, se tornaram uma triste rotina.

Nossa sociedade parece aceitar normalmente milhares de acidentes de trânsito nas estradas brasileiras. Assim Gurjão (2011, p. 01) aponta que:

A violência no trânsito, sob a proteção da impunidade de motoristas irresponsáveis e insensíveis, os quais vêm ceifando inúmeras vidas ou agravando com irreversíveis sequelas, tudo isso aliado à conhecida precariedade das vias de trânsito, é uma das principais causas de morte no Brasil.

Uma melhor qualificação dos nossos motoristas se faz necessário, pois condutores mais qualificados tendem a cometerem menos infrações de trânsito e crimes de trânsito.

Nota-se uma falta de qualificação, conforme descreve Rodrigues (2015, p. 16) destacando a existência de uma: “Precária capacitação dos instrutores dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) que, por sua vez, estendem a mesma precariedade à demanda de condutores, pulverizando as comunidades

com condutores mal treinados”. Desta forma, se fazem necessárias mudanças, e Ávila (2016, p. 01) acrescenta ainda que:

Falta vontade política, investimentos, educação, mudança cultural e conscientização da população para mudar o cenário atual. “Só os órgãos de trânsito são insuficientes para resolver os problemas de segurança para de trânsito no país. Além de insuficientes, eles ainda têm uma participação menor do que deveria ser”.

A sensação de impunidade deve acabar e não devemos colocar a culpa somente em nossas autoridades, conforme Santos (2009, p. 82 e 83) se faz necessário:

Romper com certas posturas que não mais respondem, há muito tempo, a tentativa de solucionar os conflitos do trânsito, inclusive aquela enfadonha utilizada de que a responsabilidade dos eventos de trânsito reside, na sua maioria absoluta, na imprudência dos próprios personagens do trânsito, pois isso é o resultado direto da própria incompetência da Administração do Trânsito no cumprimento de suas obrigações e determinações legais e constitucionais.

Por outro lado, não podemos somente esperar a movimentação Estatal por ela própria, pois, devido às mudanças rápidas que ocorreram no trânsito brasileiro e a atual incapacidade dessas estruturas administrativas em sustentar esse volume de crescimento, em especial na constante mutação de conflitos, apoiado pela ausência de interesse em políticas sistemáticas de educação para o trânsito, as perdas já retomaram os horrendos números de antes da vigência do nosso Código de Trânsito Brasileiro e ameaçam a própria estabilidade emocional da sociedade.

Alguma coisa precisa ser feita, o país deveria efetuar um maior investimento no trânsito, neste sentido Ávila (2016, p. 01) descreve: “Os países que investiram em educação para o trânsito com campanhas fortes, que mostram para a população a realidade nua e crua do acidente e de como ceifar vidas é uma coisa triste, tiveram bons resultados”.

Vale ressaltar que as campanhas de educação para o trânsito devem existir de forma continuada, é o que Santos (2009, p. 85) descreve:

Não se demonstra eficaz a educação de trânsito com campanhas isoladas, ausentes de continuidade, cujo Código de Trânsito Brasileiro prevê uma educação sequencial desde a infância até a terceira idade, da pré-escola até o terceiro grau, uma educação para circular e não para dirigir veículos, identificando o papel de cada cidadão como responsável pela manutenção do trânsito em condições seguras.

Neste sentido, as campanhas de educação para o trânsito apresentam excelentes resultados, mas os recursos investidos devem ser ampliados, conforme Ávila (2016, p. 01) destaca que:

Muitos recursos que deveriam ser destinados às campanhas são usados para outros fins. Ele citou o exemplo do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), que recebe 5% do valor arrecadado com multas no Brasil. “Esse fundo deveria ser obrigatoriamente gasto em campanhas de educação para o trânsito. Mas, na realidade, mais de 90% deste recurso está contingenciado para fazer Superávit primário”.

Investindo em educação, o comportamento pode ser modificado, assim descreve Gonçalves (2012, p, 09) que “na medida em que os indivíduos adquirirem conhecimentos sobre isso conseguirão ponderar, não somente como se dão as suas próprias atitudes, como, principalmente, as atitudes daqueles com quem têm que conviver no trânsito”.

Muitas seriam as explicações quanto ao absurdo número de acidentes de trânsito no Brasil. Não existe uma pronta solução prática para resolver todos os problemas no trânsito, mas alguma coisa tem que ser feita, com novas ideias e atitudes para produzir a tão esperada mudança.

Outra mudança que poderia acontecer para reduzir a sensação de impunidade, bem como reduzir o número de acidentes de trânsito, conforme Galvão (2016, p. 01) seria:

Aumentar a fiscalização e melhorar as condições de tráfego nas estradas, tampando buracos e duplicar rodovias, por exemplo. Quanto à lei, talvez fosse o caso de se modificar a pena prevista no artigo 302 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que prevê o crime de homicídio culposo na condução de veículo automotor. “Atualmente a pena prevista é de dois a quatro anos. Talvez fosse conveniente aumentar a pena máxima cominada de modo que o juiz, na fixação da pena, possa ter mais espaço para valorar a culpabilidade do motorista que age com tão elevado grau de imprudência ou, alternativamente, introduzir uma causa de aumento de pena para o caso de o motorista estar embriagado e/ou com velocidade maior que a permitida para a via.”

Uma fiscalização eficiente e constante teria o poder de fazer os cidadãos abandonarem as condutas de risco até que a postura responsável se tornasse automática, assim Machado (2003, p.15) destaca que seria:

A Fiscalização se tornar mais presente, havendo repressão e

penalização efetiva ao infrator de trânsito. Assim, para haver mudanças efetivas na questão do trânsito, todos precisam se perceber como o início e o fim de toda atividade humana, a exercer sua cidadania, conscientes de seus direitos, deveres, responsabilidades, senhores de sua vida e de seu destino. É preciso acreditar que a Educação não serve só à sociedade, mas, principalmente, à mudança social.

Assim, necessitamos de mais investimentos em tecnologia viária para tornar as estradas e rodovias mais seguras, como descreve Rodrigues (2015, p. 18): “O aumento da fiscalização e as campanhas educativas são meios a serem utilizados pelas autoridades de trânsito como forma de coibir os crimes de trânsito”.

Precisamos desenvolver mecanismos para diminuir a violência no trânsito brasileiro, assim cabe ao cidadão obedecer às normas de trânsito e também ao Estado, através de seus órgãos competentes, cumprir seu papel.

Destaca-se a necessidade de uma educação voltada ao trânsito para mudar esse quadro de violência no trânsito, conforme Cuellar (2014, p. 117) destaca que: “Por isso a educação que enfatize a formação para a cidadania se mostra como o caminho viável para conter a gama de violência que assola as cidades, inclusive no trânsito”. Nesta óptica, Santos (2009, p. 34) destaca que:

Um trânsito com condições ideais de segurança deveria apresentar um índice de acidentes igual à zero. Todas as pessoas e todos os veículos circulariam sem nunca se envolver (ou provocar) em acidentes de trânsito. A situação ideal nunca é verificada na prática, pois sempre ocorre certo número de acidentes. O desejável é que esse número seja sempre o menor possível, ou seja, que exista uma pequena probabilidade de as pessoas se envolverem em acidentes.

Então, Rodrigues (2015, p. 17) destaca que:

As autoridades devem investir na educação voltada ao trânsito, com a necessidade de ser introduzida na educação escolar, como meio de educar os futuros condutores. Esta introdução deveria dar-se nas séries iniciais, sob a forma de disciplina com a mesma importância do Português ou da Matemática, visto seu caráter de imprescindibilidade.

Desta maneira, com a mudança de comportamentos, o acolhimento de novos padrões e com um maior comprometimento de toda a nossa sociedade, vamos superar este momento de muita violência no trânsito brasileiro.

3 RESULTADOS E ANÁLISE

O Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503/97 adotou alguns métodos e objetivos para tornar o trânsito mais seguro a todos, com punições na esfera administrativa para o condutor que não respeita as leis de trânsito, bem como sanção penal àqueles que venham também a incorrer nos crimes de trânsito previstos.

O presente trabalho revisou alguns aspectos do trânsito no Brasil considerando a violência nas rodovias, possíveis causas que contribuem para a sensação de impunidade por parte dos infratores, o fator humano nos acidentes de trânsito, bem como um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras.

Os acidentes de trânsito causam mortes e trazem enormes prejuízos para a sociedade, assim, enfatiza-se o papel do motorista na prevenção e melhoria nas condições de tráfego nas vias públicas.

Os gastos com os acidentes de trânsito são muito expressivos. Vão desde os danos materiais, perdas de cargas, danos nas vias, além dos cuidados com a saúde e ausência na produção ou ainda pagamentos de pensão e auxílio doença, invalidez permanente, entre tantos mais.

Mas apesar de todo o aparato jurisdicional do Estado, ainda constata-se uma sensação de impunidade por parte dos motoristas que desrespeitam as normas, quando efetivada a fiscalização por parte das autoridades policiais.

As pessoas devem obedecer e respeitar as normas de trânsito, visando a segurança daqueles que transitam na via, devendo o agente ou a autoridade de trânsito exercer seu papel para garantir um trânsito em condições seguras.

No que compete à legislação de trânsito no Brasil, temos leis complexas que demandam aos operadores de trânsito a emissão de laudos com fundamentação empírica dos dados e detalhamento das ocorrências. São os laudos técnicos que fundamentam as decisões judiciais posteriores.

Assim, cada vez mais é necessária a formação continuada dos nossos policiais e profissionais que laboram nesta área. Nesta seara os estudos desenvolvidos no curso de Especialização em Perícia de Acidentes de

Trânsito, forneceram aos operadores de trânsito mais conhecimento para uma melhor compreensão de seus trabalhos.

O Laudo Pericial desenvolvido na fase presencial do curso de Especialização em Perícia de Acidentes de Trânsito se encontra devidamente relacionado ao tema escolhido: “Acidentes De Trânsito No Brasil: Uma Abordagem Sobre A Impunidade”.

Trata-se de um acidente automobilístico do tipo colisão com objeto estático, em que o veículo 01 - motocicleta de placas MCT-9515 - impacta frontalmente com um bloco de granito existente sobre a rodovia. Em seguida o condutor é projetado do seu veículo, passando sobre o objeto estático e caindo após o mesmo. Na queda, o condutor bateu com sua cabeça no asfalto, causando a concussão em seu crânio e fazendo com que o capacete saísse de sua cabeça, em virtude de não estar devidamente presilhado, ocasionando a morte do seu condutor.

De acordo com os dados levantados e registrados, não foram encontradas irregularidades asfálticas que pudessem contribuir para a ocorrência do acidente. A sinalização da via e as condições climáticas eram boas, não prejudicando a visão do condutor.

Também não se constatou a existência de problemas de ordem estrutural, mecânica, elétrica ou pneumática no veículo ou sistema adjacente, que pudessem contribuir decisivamente para a ocorrência do evento e não foram identificadas testemunhas do fato.

Com base no levantamento efetuado no local do evento, foi possível definir o sítio de colisão, marcas de frenagens e distância de projeção do condutor após o impacto.

Considerando todos os dados apresentados e analisados, é possível afirmar que a causa determinante do acidente foi a velocidade excessiva do veículo 01 - motocicleta de placas MCT-9515 - que transitava em velocidade mínima estimada antes da colisão de 54,85 km/h, assim, acima da velocidade permitida para o local que é de 40 km/h.

Então, houve a reação tardia do condutor do veículo para realizar a manobra de parada, aliado como fator contribuinte do evento, o objeto sobre a

rodovia na faixa de direção do veículo 01, que acabou colidindo com o bloco de granito.

Cumpre salientar que ao efetuar o levantamento do local do acidente de trânsito e após realizar a confecção do Laudo Pericial em apêndice, ficou claramente demonstrado que se este objeto projetado (bloco de granito) não estivesse sobre a rodovia, não teria acontecido o fatídico acidente.

Destaca-se que não foi possível expressar através da elaboração do Laudo Pericial, qual foi à origem do referido objeto, de onde fora projetado e de que maneira apareceu na rodovia.

Desta forma, não ficou demonstrada a culpabilidade, assim ocasionando na impunidade para aquela pessoa que deu causa ao evento: um acidente fatal.

Neste sentido o Laudo Pericial encontra-se diretamente relacionado ao tema do trabalho desenvolvido ao longo dos estudos.

4 CONCLUSÕES

A violência nas estradas no Brasil é notória. Estamos presenciando tamanha agressividade dos nossos motoristas que elevam cada vez mais os números já tão expressivos de vítimas.

Este comportamento inadequado dos condutores, muitas vezes está diretamente relacionado com a impunidade, que é impulsionada para o não cumprimento das normas.

Os acidentes de trânsito matam milhares de pessoas a cada ano, deixando outras tantas milhares com lesões graves e sequelas para a vida toda.

Diante desta triste situação que se encontra o trânsito em nosso país, se fazem necessárias mudanças. Precisamos romper paradigmas, mudar nossas posturas, pois há muito tempo não conseguimos resolver os conflitos rodoviários. Também devemos modificar aquela visão que cabe aos entes estatais resolverem sozinhos os problemas do trânsito.

Assim, não podemos mais esperar apenas que o Estado propriamente irá promover todas as mudanças necessárias para resolver todos os problemas que o trânsito brasileiro apresenta.

Enfim, devemos superar as resistências, mudar a visão embaçada e tratar o trânsito como questão primordial, pois a cada dia mais e mais acidentes acontecem ceifando inúmeras vidas.

Também é preciso combater a impunidade, aplicar punição para fazer valer a justiça. Agora é o momento para a nossa sociedade rever alguns conceitos, não podemos pensar simplesmente como vítimas, devemos nos conscientizar que somente juntos poderemos resolver ou minimizar os acidentes de trânsito.

Desta forma, vamos dar um basta nas reclamações e explicações para a generalização deste sentimento de impunidade. Chega de colocar a culpa no Estado, nas rodovias, nos outros. Devemos encontrar os meios de combater esses problemas, se realmente pretendemos reduzir para níveis toleráveis a elevadíssima taxa de acidentes rodoviários e se desejamos introduzir novas práticas sociais nas estradas brasileiras, marcadas pelo respeito, pelo civismo

e por uma condução defensiva.

Neste sentido, cada cidadão deve modificar suas atitudes juntamente com os órgãos governamentais, com maior investimento em educação, com mais campanhas relacionadas a educação no trânsito, investimentos em infraestrutura com estradas mais seguras, uma fiscalização mais presente, havendo repressão e penalização efetiva ao infrator de trânsito.

Percebe-se que algumas medidas urgentes e imediatas devem ser aplicadas, como o aumento no número de policiais rodoviários para maior controle e fiscalização no trânsito, agregados a uma gestão eficaz de circulação rodoviária, visando transformar os sentimentos coletivos de impunidade, para darem lugar a sentimentos de auto responsabilização cívica.

É indispensável reverter o cenário que conhecemos atualmente, modificando nossos hábitos e comportamentos nas estradas. Devemos exigir um empenho efetivo por parte das nossas autoridades e políticos, para reconhecer nesta questão um desígnio nacional com prioridade, caso contrário, estaremos longe de uma real pacificação do trânsito nas estradas brasileiras.

Destaca-se que sem comprometimento e responsabilização do Estado e mudança de comportamento dos usuários das vias, não será possível reverter esta situação.

Precisamos desenvolver mecanismos para diminuir a violência no trânsito brasileiro, assim cabe ao cidadão obedecer as normas de trânsito e também ao Estado, através de seus órgãos competentes, cumprir seu papel.

Desta maneira, precisamos de uma educação que enfatize a formação para a cidadania, seguindo como caminho viável para conter a gama de violência que assola as cidades, inclusive no trânsito.

O presente estudo procurou desenvolver uma análise do trânsito brasileiro, relacionado com a violência e a impunidade, cruzando ao fator humano nos acidentes de trânsito e reeducação, até chegarmos a um caminho para uma boa convivência nas estradas brasileiras.

REFERÊNCIAS

ÁVILA, Rômulo. **Trânsito no Brasil mata mais de 50 mil por ano**. Fevereiro de 2016.

Disponível em:

<<http://www.domtotal.com/noticias/detalhes.php?notId=995222>>.

Acesso em: Dez. 2016.

BELLO; Márcio da Costa. **BRASIL: o país da impunidade no trânsito!** Janeiro de 2014.

Disponível em: < <http://www.portalraj.com.br/brasil-o-pais-da-impunidade-no-transito>>.

Acesso em: Dez. 2016.

BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>.

Acesso em: 12 dez. 2016.

BRASIL, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS. CARACTERIZAÇÃO, TENDÊNCIA E CUSTOS PARA A SOCIEDADE**. Brasília, 2015.

BRASIL, Ministério da Saúde, Polícia Rodoviária Federal: **Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito 2004 a 2014**.

Disponível em: <[http://www.vias-](http://www.vias-seguras.com/os-acidentes/estatisticas/estatisticas-nacionais/estatisticas-do-ministerio-da-saude)

[seguras.com/os-acidentes/estatisticas/estatisticas-nacionais/estatisticas-do-ministerio-da-saude](http://www.vias-seguras.com/os-acidentes/estatisticas/estatisticas-nacionais/estatisticas-do-ministerio-da-saude)>.

Acesso em: 13 jan. 2017.

BRASIL, Polícia Rodoviária Federal: **Acidentes ocorridos nas rodovias federais brasileiras nos anos de 2014 a 2016**. SIGER 2.

Acesso em: Jan. 2017.

CASTRO; Henrique Hoffmann Monteiro de. **Influxos da Lei nº 12.971/14 nos delitos de homicídio culposo de trânsito, embriaguez ao volante e disputa automobilística não autorizada**. Março de 2015.

Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/37449/influxos-da-lei-n-12-971-14-nos-delitos-de-homicidio-culposo-de-transito-embriaguez-ao-volante-e-disputa-automobilistica-nao-autorizada>>.

Acesso em: Jan. 2017.

CUELLAR, Karla Ingrid Pinto. **Direitos humanos e cidadania no trânsito brasileiro**. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XVII, n. 125, jun 2014.

Disponível em: <<http://ojs.fsg.br/index.php/direito/article/viewFile/1099/1192>>.

Acesso em: Jan. 2017.

CZERWONKA, Mariana. **Imprudência é principal causa de acidentes, dizem órgãos de trânsito no trânsito**. Abril de 2015.

Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/imprudencia-e-principal-cao-de-acidente-apontam-orgaos-de-transito>>.

Acesso em: Jan. 2017.

FORNI, João José. **A crise do trânsito brasileiro tem dois culpados: motorista e impunidade**: Fevereiro de 2015.

Disponível em:

<<http://www.comunicacaoecrise.com/site/index.php/article-category-list/184-a-cao-do-transito-brasileiro-tem-dois-culpados-motoristas-e-impunidade>>.

Acesso em: Dez. 2016.

GALVÃO, Daniela. **A Impunidade nos crimes de trânsito. Na maioria das vezes, a justiça é lenta e, quando há punição, ela ocorre tempo após o crime**. Fevereiro de 2016.

Disponível em:

<<http://www.domtotal.com/noticias/detalhes.php?notId=996867>>.

Acesso em: Jan. 2017.

GONÇALVES, Vânia Porto Fonseca. **UMA REFLEXÃO SOBRE O COMPORTAMENTO HUMANO: O TRÂNSITO COMO UM ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA SOCIAL**. 2012. 45f. – PÓS-GRADUAÇÃO “LATO SENSU”, Belo Horizonte (MG) 2012.

GRAÇA, Jorge Manuel; RAMOS, Manuel João. **Insegurança Rodoviária e a gestão da Impunidade**. Portugal, 2000.

Disponível em:

<<http://home.iscteiul.pt/~mjsr/Docs/Manuel%20Ramos%20&%20Jorge%20Graca%20%20Gestao%20da%20Impunidade%20%20Estrada%202000%20vol.3%200-%202001.pdf>>.

Acesso em: Jan. 2017.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: parte geral. v.1.**, 13. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2011.

GURJÃO, Marciano de Jesus Silva. **O Trágico Trânsito Brasileiro**. Faculdade de Belém, 2011.

Disponível em:

<http://www.fabelnet.com.br/unempe2/ver_artigo.php?artigo_id=52>.

Acesso em: Jan. 2017.

KARSTEN, Marcio. **Imprudência, incompetência ou impunidade**. Junho de 2013.

Disponível em:

<<http://marciokarsten.pro.br/?p=28>>.

Acesso em: Jan. 2017.

MACHADO, Adriane Picchetto. **Um olhar da psicologia social sobre o trânsito**. In: ALCHIERI, João Carlos; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena (Org.). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MARIN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade**: uma visão geral. Rio de Janeiro. Março de 2000.

Disponível em:

<http://www.scielo.br/pdf/%0D/csp/v16n1/1560.pdf>.

Acesso em: Jan. 2017.

MATTA, Roberto da; VASCONCELOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005. 1572 p.

MURER, Barbara. **Acidentes de Trânsito**: Projeto Educativo/Prevenção nas Escolas. Santa Catarina, 2011.

Disponível em:

<https://biblioteca.cbm.sc.gov.br/biblioteca/index.php/.../doc.../151-barbara-murer>.

Acesso em: Jan. 2017.

OLIVEIRA, Marcos de. **Fundamentos do Socorro Pré-Hospitalar**. 4. ed. rev. aum. Florianópolis: Editograf, 2004.

POGGETTI, R. S. (trad) et.al. **PHTLS** (Prehospital Trauma Life Support). Comitê do PHTLS da National Association of Emergency Medical Technicians (NAEMT) em cooperação com o Comitê do Trauma do Colégio Americano de Cirurgiões. 7ª reimpressão da 5ª edição. Elsevier, 2004.

RODRIGUES, Francisco Matias. **A eficácia da punição aos infratores nos crimes de trânsito**:

Disponível em:

http://www.domalberto.edu.br/publicacoes/rfda/20151_v8n1/Francisco_Matias_Freitas_Rodrigues_Artigo_2015_1.pdf.

Acesso em: Jan. 2017.

ROSA, Caco da. **Mais de 500 mil motoristas serão notificados sobre suspensão da cnh**. Fevereiro de 2017.

Disponível em:

<http://www.cacodarosa.com/noticia/13762/mais-de-500-mil-motoristas-serao-notificados-sobre-suspensao-da-cnh>.

Acesso em: Fev. 2017.

RUSSO, Maurício Bastos. **Violência no trânsito “À Moda Brasileira”**: Insegurança, Letalidade e Impunidade. 2012. 226f. – Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de pós-graduação em Sociologia, Fortaleza (CE) 2012.

SANTOS, Juliano Viali dos. **TRÂNSITO EM CONDIÇÕES SEGURAS PARADIGMAS E ACEPÇÕES JURÍDICAS DO ARTIGO 1º DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. Edipucrs, 2009.

SOUZA, Dilson de Almeida. **Legislação de Trânsito**. Brasília, 2010. [Apostila do Curso de Pós-graduação em Gestão, Educação e Segurança no Trânsito].

APÊNDICE A – LAUDO PERICIAL



PERÍCIA PRF

LAUDO PERICIAL DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

Laudos Pericial PRF nº: 001/2016	Emissão: 03/11/2016	Acidente ocorrido em: 14/10/2016
--	-------------------------------	--

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

MINISTRO DA JUSTIÇA

Alexandre de Moraes

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

DIRETORA-GERAL

Maria Alice Nascimento Souza

COORDENADOR-GERAL DE OPERAÇÕES SUBSTITUTO

João Francisco Ribeiro De Oliveira

**SUPERINTENDÊNCIA DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL DE
SANTA CATARINA**

SUPERINTENDENTE REGIONAL

Fabício Colombo

PERITO PRF RESPONSÁVEL

Laurício Festa

Policial Rodoviário Federal - Autor

Matrícula: 1071191

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO:	4
2. HISTÓRICO DO ACIDENTE:.....	4
3. DO LOCAL:.....	5
3.1. Da Via:.....	5
3.2. Vestígios presentes no local do evento:.....	8
4. DO VEÍCULO 01:.....	11
4.1 Do condutor veículo 01:.....	12
4.1.2. Vestígios em V.01:.....	14
5. DAS VÍTIMAS:	17
5.1. Da vítima fatal:	17
6. DO ESTUDO DA DINÂMICA DO EVENTO:	19
6.1. Equipamento:	21
6.1.2. Dos cálculos físicos:.....	22
7. CONCLUSÕES:.....	22
8. ENCERRAMENTO:.....	23
9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:.....	24
10. APÊNDICES:.....	25
10.1. Apêndice 01:	26
10.2. Apêndice 02:	28
10.3. Apêndice 03:	29
10.4. Apêndice 04:	30

1. EMBASAMENTO LEGAL

O serviço de Perícia em Acidentes de Trânsito é realizado pela Polícia Rodoviária Federal em cumprimento ao Decreto Presidencial nº 1.655/95, à Lei nº 9.503/97 e à Portaria nº 1.375/07 do Ministério da Justiça.

2. HISTÓRICO DO ACIDENTE

No dia 14/10/2016 às 9h55min, fomos informados através da nossa central de informações (CIOP) da ocorrência de um acidente de trânsito com vítima fatal, envolvendo uma motocicleta, na Br 282, próximo ao km 43 no município de Águas Mornas-SC.

A equipe da perícia Prf, composta pelos peritos Prf Laurício e Prf Ivair, deslocou-se até o local, chegando as 10h:21min.

Encontramos a cena do evento devidamente preservada pela equipe PRF, que se encontrava no local, a qual já havia feito a devida sinalização viária de emergência, juntamente com uma equipe de dois servidores do Instituto Médico Legal da cidade de Palhoça-SC, que efetuou a remoção da vítima.

Nota-se um acidente tipo colisão com objeto estático, em que o veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, transitando no sentido crescente da via, Rancho Queimado/Águas Mornas, impacta com um obstáculo estático (bloco de granito) sobre a rodovia, conforme o Boletim de Acidente de Trânsito Ocorrência n. 83510457 e a Comunicação n. 2061343 em apêndice, vindo a óbito no local.

Destaca-se que finalizamos os trabalhos da perícia e levantamento do local do acidente às 11h06min.

Ressalta-se que não foram identificadas testemunhas do evento.

O presente Laudo Pericial foi elaborado com as informações coletadas no local em que ocorreu o acidente de transito em tela.

3. DO LOCAL DO ACIDENTE

Trata-se de uma rodovia federal, a BR 282, km 42+9, no município de Águas Mornas-SC, conforme descrição.

ERRATA: Devido erro de digitação a cidade foi descrita erroneamente como Joinville, sendo correto o município de Águas Mornas-SC.

3.1. DA VIA

a) Tipo de Via: pista simples, com duplo sentido de circulação, com 7,20 metros de largura sem estreitamento e com acostamento de 3,70 metros em cada lado;

b) Perfil: em nível;

c) Traçado: retilíneo;

d) Pavimentação: asfalto em boas condições, tanto para a pista de rolamento e acostamentos;

e) Sinalização: horizontal, com faixa contínua amarela sentido crescente e tracejada no sentido decrescente, bem como faixa contínua branca de limite das pistas com seu respectivo acostamento.

f) Área lindeira: vegetação rasteira do tipo gramínea, em desnível baixo com a rodovia, não possui obra de arte, sem edificações e restrição a visibilidade;

g) Situação do local do evento: pista em bom estado de conservação, não havendo nenhum defeito aparente de geometria, não possui meio-fio, sarjeta e defesa, faixa de domínio livre, cercada e sem edificações em estado regular de conservação;

h) Aspectos ambientais: tempo bom, sem indício de ocorrência de chuvas no momento do acidente nem mesmo durante o levantamento do local.



Figura 1 – Panorâmica do local do acidente, vista do sentido decrescente de tráfego.



Figura 2 – Panorâmica do local do acidente, vista deslocamento de v.01 no sentido crescente de tráfego.



Figura 3 – Panorâmica do local do acidente, placas de marco quilométrico e sentido de circulação de tráfego.



Figura 4 – Panorâmica do local do acidente, placas de sinalização vertical R19, velocidade máxima permitida de 40 km/h e sentido de circulação de tráfego.

3.2. VESTÍGIOS PRESENTES NO LOCAL DO EVENTO

No local do acidente foram encontrados os seguintes vestígios, objeto de avaliação:

- Veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, tombado sobre a rodovia em sua faixa de direção, próximo do eixo central;
- Marcas pneumáticas na pista sentido crescente do veículo 01, conforme a figura 5 medindo 12 (doze) metros;



Figura 5 – Frenagem de V.01

- Sítio de colisão, devidamente identificável, conforme a figura 6;



Figura 6 – Sítio colisão com as marcas de frenagem e ponto de impacto.

- Manchas de sangue na rodovia, ao lado do corpo da vítima, próximo aos membros inferiores e dentro do capacete;
- Objeto tipo bloco de granito na área central da faixa de direção do veículo 01, com as seguintes medidas (1,00 metros de comprimento, 0,50 centímetro de largura e 0,90 centímetro de altura), que deve ter caído de um caminhão/carga, porém não foram encontrados nenhum vestígio desta situação;
- Corpo masculino do condutor do veículo 01, identificado como Tizil do Ceará, que foi projetado sobre a rodovia a frente do sítio de impacto, conforme a figura 7;



Figura 7 – Objeto/bloco de granito, corpo da vítima e manchas de sangue.

- Capacete da vítima que se desprendeu devido sua presilha encontrar-se solta e ao impacto o condutor bate a cabeça no asfalto, sem viseira (não foi possível definir a marca do capacete, bem como verificar a data de fabricação e sua validade, devido a não existência de nenhuma marca, selo Inmetro e registro ou descrição);



Figura 8 – Capacete da vítima com manchas de sangue e presilha solta.



Figura 9 – Estado do capacete da vítima, sem identificações e viseira.

4. DO VEÍCULO 01

MOTOCICLO HONDA/CG 150 JOB

- Marca: Honda
- Tipo: Motociclo
- Modelo: Cg 150 Job
- Placas: MCT-9515
- Categoria: Particular
- Município de emplacamento: Florianópolis/SC
- Cor: Vermelha
- Chassi: 9C2KC08305R005063
- Ano de fabricação/modelo: 2005/2005
- Motor: KC08E35005063
- Renavan: 00859594408
- Espécie: Carga

- Dimensões: Comprimento (194,5cm), largura (73,5cm), altura (107cm), entre eixos (126,5cm), conforme a ficha técnica do fabricante;
- Proprietário: Luis Henrique De Moura, CPF: 766.392.150-04. Carteira Nacional de Habilitação de categoria AB com a validade em: 13/03/2021.

Observações: O veículo apresentava registro de roubo/furto. Efetuada consulta nos sistemas Prf Móvel, Serpro e Detranet, base nacional e estadual..



Figura 10 – Consulta do veículo com ocorrência de furto/roubo.

Fonte: Detranet/SC (2016).

4.1. DO CONDUTOR V.01

O condutor do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, foi identificado como sendo: TIZIL DO CEARÁ, CPF: 201.372.445-56. Carteira Nacional de Habilitação n. 20345610195-PE, de nacionalidade brasileira, sexo masculino, 59 anos, óbito no local, encaminhado ao Instituto Médico Legal da cidade de Palhoça/SC.

Percebe-se através da Carteira Nacional de Habilitação do condutor do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, conforme a fotografia 11, duas restrições (Letras A e M) que devem ser observadas, pois podem ter relação com o evento.

A – Obrigatório o uso de lentes corretivas

M – Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de câmbio adaptado

Desta maneira, o condutor do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515 não estava respeitando, assim não poderia estar dirigindo conforme determina a nossa legislação de trânsito, prevendo que “é proibido a todo condutor de veículo dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado”.

Assim a não observância destas restrições, devem ser consideradas como causas concorrentes para o acontecimento do evento.

Destaca-se que os referidos dados foram fornecidos pelo IML que posteriormente efetuou a identificação.



Figura 11 – Carteira Nacional de Habilitação do condutor de v.01.

Fonte: Arquivo IML de Palhoça/SC (2016).

4.1.2. Dos vestígios em V01

Os danos encontrados no veículo envolvido, motocicleta de placas MCT-9515, em consonância com os vestígios identificados e registrados, demonstram que foram resultados do tipo de acidente em referência.

Observou-se a presença de danos nas regiões de contato do veículo com o objeto bloco de granito e o contato com o pavimento asfáltico, ocasionando danos na porção lateral dianteira esquerda, danificando o sistema de suspensão, bengalas tortas, guidão e suas fixações, apresentando encurtamento de eixos de (7mm) utilizando a ficha técnica do fabricante, com amassamento no tanque de combustível, danificando o retrovisor direito, os manetes e o par lama dianteiro danificado e os pedais de apoio do condutor e suas carenagens.



Figura 12 – Danos sistema suspensão, bengalas tortas e a posição final do veículo 01.

Destacam-se as avarias relatadas, mas com o funcionamento de equipamentos obrigatórios e dos sistemas de sinalização e iluminação; bem como não apresentou fraturas e oxidações das lâmpadas dos faróis.



Figura 13 – Visão geral, danos do veículo 01.

Percebe-se que os pneus do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, apresentavam-se em bom estado de conservação, mas devido o impacto com o objeto/bloco de granito e sua frenagem, ficaram murchos e com marcas, conforme se constata pelas fotografias 14 e 15 abaixo.



Figura 14 – Estado pneu dianteiro.



Figura 15 – Estado pneu traseiro.

Ressalta-se o relatório de avarias para classificação de danos do veículo 01, motocicleta de placas MCT-9515, mensurados conforme o Apêndice 04 - Boletim de Acidente de Trânsito, que descreveu como média monta.

5. DAS VÍTIMAS

5.1. DA VÍTIMA FATAL:

Nome: TIZIL DO CEARÁ, CPF: 201.372.445-56. Identidade n. 378.456 SSP/CE, condutor do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, endereço desconhecido, sexo masculino, data de nascimento 20/10/1956, 59 anos, filiação: Zeca Urubú do Ceará e Pombinha do Ceará, óbito no local, que foi encaminhado ao Instituto Médico Legal da cidade de Palhoça-SC, fone: (048-32869100), que forneceu os dados após efetuar a sua identificação.

Trajava camiseta de cor branca, bermuda de cor caqui, calçava uma botina de cor preta, com cabelos curtos na cor castanha. Foi encontrada em decúbito ventral, não apresentava rigidez cadavérica, sem capacete com a cabeça voltada para o lado esquerdo, com braços estendidos ao lado do corpo.

No exame Perinecrocópico, não foram encontrados pertences da vítima. Apresentava ainda lesões no seu crânio, do tipo concussão, sem exteriorização de massa encefálica e muito sangue ao lado, com escoriações nas coxas, resultantes da projeção após impacto da colisão, conforme figuras 16, 17 e 18.

Ao lado do corpo se encontrava o seu capacete, o qual estava despresilhado, com vestígios de sangue no seu interior.

Não foram constatados ferimentos cortantes ou perfurantes na referida vítima.



Figura 16– Posição final da vítima.



Figura 17 – Amassamento crânio e mancha de sangue.



Figura 18 – Escoriações nos membros inferiores - coxas direita e esquerda.

Destaca-se que as lesões acima descritas e outras, caso existam, deverão ser confirmadas e melhor detalhadas em exame necroscópico realizado pelo Instituto Médico Legal.

6. DO ESTUDO DA DINÂMICA DO EVENTO

Conforme Negrini Neto, “podemos definir, classicamente, acidente de trânsito como um incidente involuntário do qual participam, pelo menos, um veículo em movimento, pedestres¹ e obstáculos fixos, isolado ou conjuntamente, ocorrido numa via terrestre, resultando danos ao patrimônio, lesões físicas ou morte”.

Trata-se o presente caso de um acidente automobilístico do tipo colisão com objeto estático, em que o veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, impacta com um obstáculo estático (bloco de granito) sobre a rodovia que não foi identificado o

¹ NEGRINI NETO, Osvaldo; KLEINÜBING, Rodrigo. **Dinâmica dos acidentes de trânsito - análise, reconstruções e prevenção**. 4ª Edição. Campinas, SP: Millennium, 2012, Pg.14.

motivo, razão ou circunstancia pela qual o referido bloco de granito se encontrava naquele local; ocasionando a morte do seu condutor.

Para os dados levantados e registrados, convém destacar que no local do acidente, no km 42+9 da Br 282, na cidade de Águas Mornas-SC, não foram encontradas irregularidades asfálticas que pudessem contribuir para a ocorrência do acidente.

Quanto à sinalização da via, esta se apresenta suficiente. As condições climáticas eram boas com o tempo seco.

Com base nesses registros, somadas as marcas de frenagens e a projeção do condutor do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, foi possível mensurar a velocidade aproximada depreendida pelo veículo 01.

Destaca-se que o veículo 01 motocicleta de placas MCT-1595 apresenta restrição de **FURTO/ROUBO**, no sistema de consultas integradas SERPRO, e seu condutor, o Sr. Tiziu do Ceará, é habilitado para conduzir motocicletas, com restrições “A” e “M” em seu prontuário. Assim deveria estar dirigindo com lentes corretivas; e com o uso de motocicleta com pedal de câmbio adaptado, o que não se verificou.

Acrescenta-se que o capacete utilizado pelo Sr. Tiziu do Ceará não possuía viseira e também não apresentava selo de aferição do INMETRO, em desacordo com a Resolução n° 453/2013, do Contran.

Nota-se a existência de marcas de frenagem em sua faixa de direção, totalizando 12,00 (doze) metros, perfazendo grande marca de desgaste nos pneus dianteiro e traseiro devido a forte frenagem. O sistema de suspensão dianteiro foi danificado, com o entortamento das bengalas; existindo uma redução do tamanho entre eixos do veículo, de (7mm), utilizando a ficha técnica do fabricante, com amassamento o tanque de combustível e os pedais de apoio do condutor e suas carenagens.

De acordo com os vestígios encontrados, o sentido das forças nas avarias e demais informações extraídas das marcas deixadas na interação entre eles, observou-se que o condutor do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, transitava acima da velocidade permitida e na tentativa de frear o veículo sem êxito, colide com o objeto estático/bloco de granito, que interrompe seu movimento para frente. Devido o centro de gravidade estar atrás e acima do eixo dianteiro, este serve de pivô para um movimento de giro da motocicleta, que então projeta o motociclista sobre o guidão,

sendo lançado a uma distância aproximadamente 2,80 metros do ponto de colisão, sofrendo lesões na cabeça, traumatismo craniano e suas pernas colidem no asfalto ocorrendo às escoriações em ambas as coxas do motociclista.



Figura 20 – Sítio colisão e projeção do condutor com o pavimento asfáltico.

6.1. EQUIPAMENTO

Para efetuar o levantamento do local de acidente foi utilizado um equipamento chamado de **Estação Total Trimble M3 DR 2''**; aparelho de alta precisão, capaz de efetuar medições rápidas e confiáveis, aumentando a eficiência do levantamento local de acidente, sendo utilizada pelas instituições de perícia policial mais modernas do mundo.

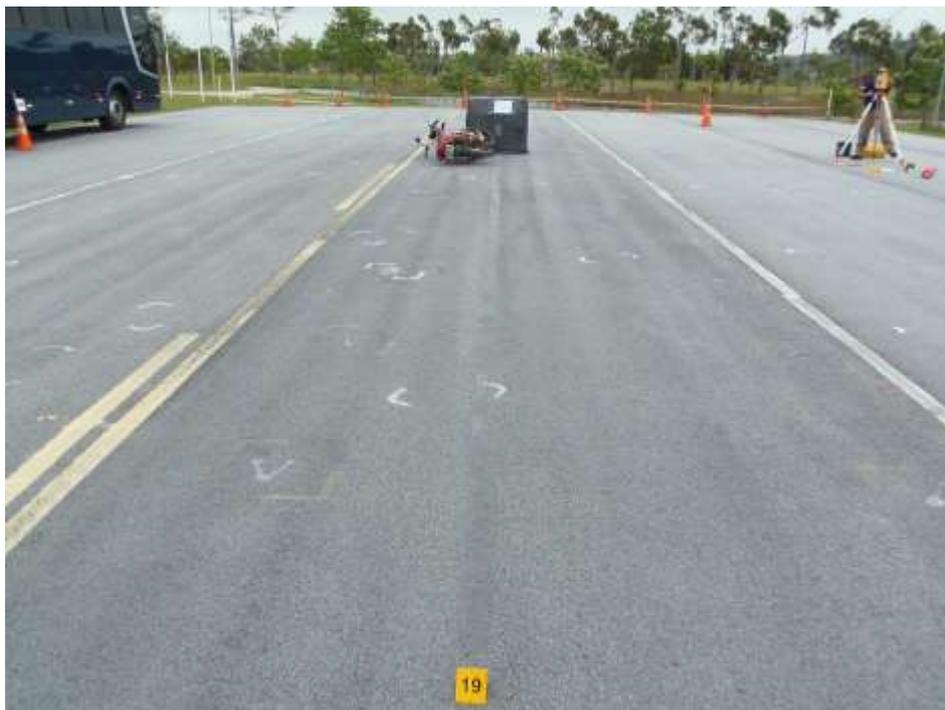


Figura 21 - Estação Total Trimble M3 DR 2''.

6.1.2. DOS CÁLCULOS FÍSICOS

Com base no levantamento efetuado no local do evento, foi possível definir o sítio de colisão, marcas de frenagens, distância de projeção do condutor após o impacto.

Efetuando o cálculo da velocidade do veículo, baseado na projeção do condutor da motocicleta de placas MCT-9515, utiliza-se o método de Searle, amplamente aplicado em acidentes de trânsito deste tipo.

Neste sentido, a velocidade do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, estimada antes da colisão foi de 54,85 km/h, assim acima da velocidade permitida para o local que é de 40 km/h, conforme cálculos desenvolvidos junto ao apêndice 01.

7. CONCLUSÕES

Trata-se o presente caso de um acidente automobilístico do tipo colisão com objeto estático, em que o veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, impacta frontalmente com um bloco de granito existente sobre a rodovia. Em seguida o condutor

é projetado do seu veículo, passando sobre o objeto estático e caindo após o mesmo. Na queda, o condutor bateu com sua cabeça no asfalto, causando a concussão em seu crânio e fazendo com que o capacete saísse de sua cabeça, em virtude de não estar devidamente presilhado, ocasionando a morte do seu condutor.

De acordo com os dados levantados e registrados, convém destacar que no local do acidente, no km 42+9 da Br 282, na cidade de Águas Mornas-SC, não foram encontradas irregularidades asfálticas que pudessem contribuir para a ocorrência do acidente. A sinalização da via e as condições climáticas eram boas, não prejudicando a visão do condutor.

Nota-se que não se contactou a existência de problemas de ordem estrutural, mecânica ou elétrica, pneumática no veículo ou sistema adjacente, que pudessem contribuir decisivamente para a ocorrência do evento e não foram identificadas testemunhas do evento.

Ante o exposto considerando todos os dados apresentados e analisados, é possível afirmar que a causa determinante do acidente foi à velocidade excessiva do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, que transitava em velocidade mínima estimada antes da colisão de 54,85 km/h, assim acima da velocidade permitida para o local que é de 40 km/h.

Desta forma houve a reação tardia do condutor do veículo para realizar a manobra de parada, aliado como fator contribuinte do evento o objeto sobre a rodovia, na faixa de direção do veículo 01 que acabou colidindo com o bloco de granito.

8. ENCERRAMENTO

Nada mais havendo a relatar, encerra-se o presente laudo pericial, o qual segue impresso e devidamente assinado, com 34 (trinta e quatro) páginas e 04 (quatro) apêndices.

Rancho Queimado-SC, 03 de Novembro de 2016.

Perito PRF Laurício Festa – matrícula 1071191

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, Adriano Xavier; MACHADO, Wagner Ribeiro. **Física Aplicada à Perícia de Acidentes de Trânsito** – módulo I. 1ª Edição. Florianópolis: Instituto Federal de Santa Catarina, 2016.

ARAUJO, Adriano Xavier; MACHADO, Wagner Ribeiro. **Física Aplicada à Perícia de Acidentes de Trânsito** – módulo II. 1ª Edição. Florianópolis: Instituto Federal de Santa Catarina, 2016.

DALPERIO, Adilson Briguenti; DAMASCENO, Tércio Silva; DA SILVA, Wilson Ferreira. **Elaboração Do Laudo Pericial** – Módulo I. 1ª Edição. Florianópolis: Instituto Federal de Santa Catarina, 2016.

DE ALMEIDA, Lino Leite; **Manual de Perícias em Acidentes de Trânsito**, 1ª Edição. Campinas, SP: Millennium, 2011.

DE FREITAS, Flávio Castagna; GARCIA, Gelson Luis; **Perinescopia**, 1ª Edição. Florianópolis: Instituto Federal de Santa Catarina, 2016.

NEGRINI NETO, Osvaldo; KLEINÜBING, Rodrigo. **Dinâmica dos acidentes de trânsito** - análise, reconstruções e prevenção. 4ª Edição. Campinas, SP: Millennium, 2012.

10. APÊNDICES

01 – Cálculos físicos;

02 – Croqui do acidente;

03 – Memorial descritivo com os pontos referenciais;

04 – Boletim de Acidente de Trânsito, comunicação C2061343 e ocorrência n.83510457.

10.1. APÊNDICE 01 - CÁLCULOS FÍSICOS

Efetuada os cálculos da velocidade do veículo 01, baseado na projeção do condutor da motocicleta de placas MCT-9515, utiliza-se o método de “Searle”, amplamente aplicado em acidentes de trânsito (ARAUJO, MACHADO, 2016 II, p. 73).

Desta forma, a faixa de velocidades de projeção do motociclista (velocidades mínima e máxima) pode ser calculada pelas equações:

$$V_{min} = \frac{\sqrt{2 \cdot \mu \cdot g \cdot d \cdot \text{lanç.}}}{1 + \mu^2} \quad \text{e}$$

$$V_{max} = \sqrt{2 \cdot \mu \cdot g \cdot d \cdot \text{lanç.}}$$

Considerando que: μ = o coeficiente de atrito entre o condutor da motocicleta projetado e o pavimento da via é de 0,70 para asfalto seco (coletado no levantamento da cena do evento) e d = a distância de projeção do motociclista; distância medida do ponto de saída até o ponto de repouso.

1) Assim: $V_{min} = \frac{\sqrt{2 \cdot 0,7 \cdot 9,81 \cdot 2,80}}{1 + (0,7)^2}$

$$V_{min} = \frac{\sqrt{38,46}}{1,49}$$

$$V_{mi} = \sqrt{25,81} \quad V_{mi} = 5,08 \frac{m}{s} \cdot 3,6 \quad V_{mi} = 18,29 \text{ km/h}$$

~~Para a~~ $V_{max} = \sqrt{2 \cdot (0,7) \cdot (9,81) \cdot (2,80)} \quad V_{max} = \sqrt{38,46}$

$$V_{max} = 6,20 \frac{m}{s} \cdot 3,6 \quad V_{max} = 22,32 \text{ km/h}$$

2) Cálculo da velocidade de danos, conforme método “Fricke”, através da seguinte fórmula, aonde a velocidade de danos é calculada (ARÁUJO, MACHADO, 2016 I, p. 56).

$$V_{danos} = 8/5 \cdot X + 12.$$

8/5 (índice fórmula)

Aonde: $V_{danos} = 8/5 \cdot 7 + 12.$ $V_{danos} = 8/5 \cdot 7 + 12$ $V_{danos} = 23,2$

km/h

3) Cálculo da velocidade da frenagem da motocicleta, através da fórmula: $V_{fren} = \sqrt{2 \cdot \mu \cdot g \cdot d_{fren}}$ então: $V_{fren} = \sqrt{2 \cdot (0,7) \cdot (9,81) \cdot (12)}$
 $V_{fren} = \sqrt{164,81}$ $V_{fren} = 12,84 \cdot 3,6$ $V_{fren} = 46,22$ km/h

4) Calcular a velocidade total da motocicleta, resultante de todas as velocidades encontradas, aonde a:

$$V_{total} = \sqrt{vel. lan\c{c}^2 + vel. danos^2 + vel. frenagem^2}$$

$$V_{total} = \sqrt{18,29^2 + 23,2^2 + 46,22^2}$$

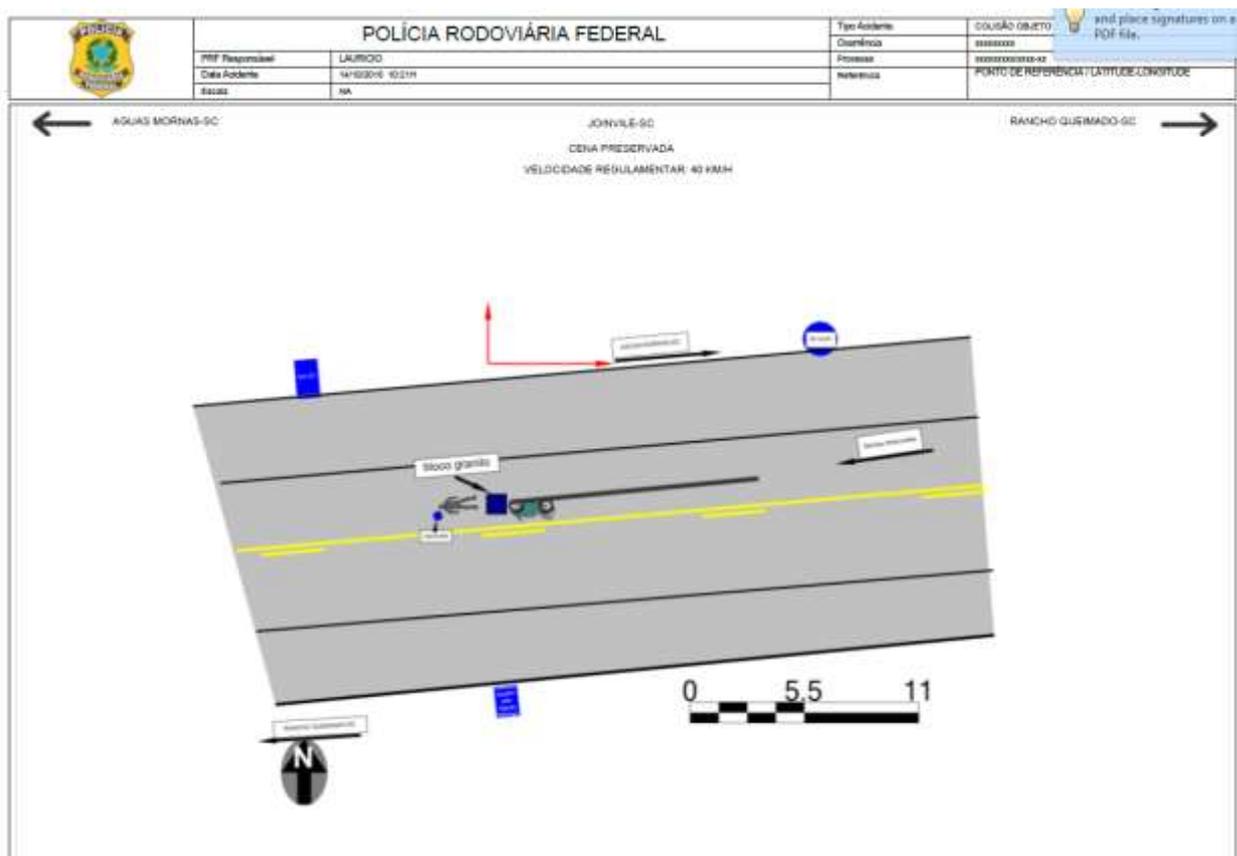
$$V_{total} = \sqrt{334,52 + 538,24 + 2136,29} \quad V_{total} = \sqrt{3009,05}$$

$$V_{total} = 54,85 \text{ km/h}$$

Desta forma, é possível afirmar que a causa determinante do acidente foi à velocidade excessiva do veículo 01 motocicleta de placas MCT-9515, que transitava em velocidade mínima estimada antes da colisão de 54,85 km/h, assim acima da velocidade permitida para o local que é de 40 km/h.

10.2. APÊNDICE 02 – CROQUI DO ACIDENTE

Destaca-se a representação gráfica da cena do acidente ocorrido na rodovia federal, a BR 282, km 42+9, no município de Águas Mornas-SC².



10.3. APÊNDICE 03 – MEMORIAL DESCRITIVO COM PONTOS REFERENCIAIS

Nota-se o memorial descritivo com a localização de todos os pontos geográficos referenciais, para uma melhor identificação dos eixos cartesianos (x e y ou alinhamento referencial 1 e 2 referenciando o ponto (0,00) em relação a via, realizada pelo equipamento chamado de **Estação Total Trimble M3 DR 2''** utilizado no levantamento local do evento.

Index	North (Y)	East (X)	Elevation (Z)	Description	Edited
1	0.000	0.000	0.000	P PONTO ORIGEM	
2	-15.554	0.867	0.000	placásentidodirecao	
3	-1.458	-8.792	0.082	marcokm40	
4	-16.493	-10.257	0.000	acostcr	
5	-14.018	17.648	0.000	acostcr	
6	-10.235	17.548	0.000	bordopistacr	
7	-12.925	-11.101	0.053	bordopistacr	
8	-5.564	-10.060	0.116	bordopistadescr	
9	-3.170	17.009	0.044	bordopistadescr	
10	-6.678	17.013	0.021	LINHA DIV FLUX CONT	
11	-9.135	-9.903	0.112	LINHA DIV FLUX CONT	
12	-1.729	-8.853	0.092	acostdecre	
13	0.408	15.899	0.000	acostdecre	
14	-6.883	1.449	0.381	EIXO DIANTEIRO	
15	-6.769	2.663	0.301	EIXO DIANTEIRO	
16	-5.525	13.191	0.045	INICIOfrenagem	
17	-6.631	1.250	0.095	FIM frenagem	
18	-7.345	-2.439	0.163	capacete	
19	-6.903	-2.356	0.149	CORPO CABECA	
20	-6.829	-0.755	0.273	CORPO PES	
21	-6.802	-1.808	0.245	CORPO CENTRO GRAVID	
22	-6.661	1.088	0.107	PONTO DE COLISAO	

10.4. APÊNDICE 04 – BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

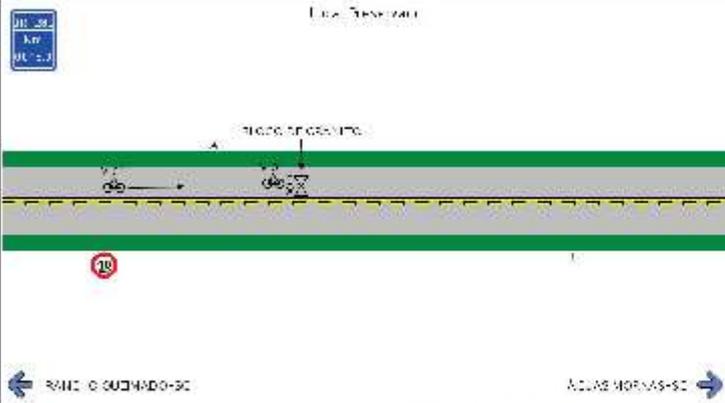
 MINISTÉRIO DA JUSTIÇA Departamento de Polícia Rodoviária Federal Sistema de Informações Operacionais BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO	OCORRÊNCIA:	83510457
	Comunicação:	C2061343
	* STATUS DA OCORRÊNCIA:	Aberta

DADOS GERAIS DA OCORRÊNCIA			
PRF: 1071191 - LAURICIO FESTA	Data/Hora do Acidente (hora local): 14/10/2016 10:21	BR: 282	KM: 43,0
Município/UF: AGUAS MORNAS/GC	Tipo de Acidente: Colisão com objeto fixo	Sentido da Via: Decrescente	
Fase do dia: Pleno dia	Condições da Pista: Seca	Restrições de Visibilidade: Inexistente	
Sinalização existente: Vertical, Horizontal	Sinalização luminosa: Inexistente	Condição meteorológica: Nublado	
Houve danos ao patrimônio da União? Não	Houve solicitação de pericla? Não	Data e horário da solicitação:	
A pericia compareceu ao local do sinistro? Não	Data e horário do		
DESCRIÇÃO DOS DANOS AO PATRIMÔNIO DA UNIÃO:			
Houve danos ao patrimônio de terceiros? Não			
DESCRIÇÃO DOS DANOS AO PATRIMÔNIO DE TERCEIROS:			
Houve danos ao ambiente? Não			
DESCRIÇÃO DOS DANOS AO AMBIENTE:			
CONDIÇÃO DA RODOVIA			
Uso do Solo: Rural	Tipo de Localidade: Não edificada		
Existe acostamento? Sim	Estado de Conservação: Bom	Há desnível? Não	É pavimentado? Sim
Possui defesa? Não existe	Possui meio-fio? Não existe	Possui sarjeta? Não existe	
Existe canteiro central? Não	Estado de Conservação:	Largura (m): 0	Tipo de Inclinação:
Obstáculo ao Cruzamento: Não informado	Estado de Conservação do Obstáculo:		
Faixa de Domínio - Estado de Conservação: Bom	Ocupação: Livre		
Cerca: Conservada	Pista de Rolamento - Estado de Conservação: Bom	Tipo: Simples	Qtd. de Faixas: 02
Tipo de Pavimento: Asfalto	Perfil: Em ni-vel	Traçado: Reta	Curva Vertical: Não Existe
Superlargura: Não	Largura da Pista (m): 7,2	Estreitamento: Não Existe	
TEXTO DESCRITIVO DA CONDIÇÃO DA RODOVIA:			

VERIFICAÇÃO DE AUTENTICIDADE NA INTERNET: <http://www.dprf.gov.br>

DATA/HORA DA EXPEDIÇÃO:	25/10/2016 13:30:38
NÚMERO DE CONTROLE:	e5038d918d8f807

 MINISTÉRIO DA JUSTIÇA Departamento de Polícia Rodoviária Federal Sistema de Informações Operacionais BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO	OCORRÊNCIA:	83510457
	Comunicação:	C2081343
	* STATUS DA OCORRÊNCIA:	Aberta

ERROQUI Rua: Avenida															
	LEGENDA: Automóvel Veículo Trator Pedestre Ponto B Ponto P Ponto C Ônibus Animal Capotagem Caminhão Tombamento Incêndio Local da colisão Marcha à ré Placa de Trânsito Trem Conjugado Objeto Fixo Ponto A' Ponto A Antes da Colisão Marca de Freagem Veículo Ausente Reboque/Semi-reboque Triângulo de Amarração Veículo de 2 ou 3 rodas Marcha à frente Patnagem ou Demapagem Depois da Colisão														
Latitude do Ponto C: <input type="text"/> Longitude do Ponto C: <input type="text"/> Referência do Ponto A/A': <input type="text"/> Referência do Ponto B: <input type="text"/> Distância AB (m): <input type="text"/> Distância AC (m): <input type="text"/> Distância BC (m): <input type="text"/>															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>VEÍCULO</th> <th>P1</th> <th>DISTÂNCIA P1-A (m)</th> <th>DISTÂNCIA P1-B (m)</th> <th>P2</th> <th>DISTÂNCIA P2-A (m)</th> <th>DISTÂNCIA P2-B (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="text"/></td> </tr> </tbody> </table>	VEÍCULO	P1	DISTÂNCIA P1-A (m)	DISTÂNCIA P1-B (m)	P2	DISTÂNCIA P2-A (m)	DISTÂNCIA P2-B (m)	<input type="text"/>							
VEÍCULO	P1	DISTÂNCIA P1-A (m)	DISTÂNCIA P1-B (m)	P2	DISTÂNCIA P2-A (m)	DISTÂNCIA P2-B (m)									
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>									
Narrativa da Ocorrência: CONFORME LEVANTAMENTO E VESTÍGIOS ENCONTRADOS NO LOCAL DO ACIDENTE, NO KM 43 DA BR 282 NO MUNICÍPIO DE ÁGUAS MORNAS-SC, O CONDUTOR DO VEÍCULO 01 MOTOCICLETA HONDA CG 125 DE PLACAS MCT-9515, TRANSITAVA EM EXCESSO DE VELOCIDADE PARA O LOCAL QUANDO COLIDIU COM UM OBJETO (BLOCO DE GRANITO) SOBRE A RODOVIA, VINDO A ÓBITO NO LOCAL.															

VERIFICAÇÃO DE AUTENTICIDADE NA INTERNET: <http://www.dprf.gov.br>

DATA/HORA DA EXPEDIÇÃO: 25/10/2016 13:30:38
 NÚMERO DE CONTROLE: e5038d918d8f807

 MINISTÉRIO DA JUSTIÇA Departamento de Polícia Rodoviária Federal Sistema de Informações Operacionais BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO	OCORRÊNCIA:	83510457
	Comunicação:	C2061343
	* STATUS DA OCORRÊNCIA:	Aberta

VEÍCULOS ENVOLVIDOS									
Placa:	MCT-9515	Sequencial:	V1	Descrição:		Chassi:	SC2KC08305R005063	Renavam:	00859594408
Marca/Modelo:	HONDA/CG 150 JOB	Cor:	VERMELHA	Ano:	2005	Tipo:	Motocicletas	Emplacamento:	FLORIANOPOLIS/SC
Ocupantes:	1	Espécie:	Carga	Categoria:	Particular				
Proprietário:	LUIZ HENRIQUE DE MOURA						CPF/CNPJ:	766.392.150-04	
Endereço:	R FABRICIANO INACIO MONTEIRO 1112						CEP:	88.058-020	
Município/UF:	FLORIANOPOLIS/SC						Telefones:		
Celular:									

COMBINAÇÃO DE VEÍCULO DE CARGA									
Placa U1:		Placa U2:		Placa U3:		Placa U4:			
Origem:	BRASIL				Destino:	BRASIL			

CIRCUNSTÂNCIA DO VEÍCULO									
Manobra do Veículo no Acidente:	Seguiu fluxo	Saida de pista?	Não	Derrapagem?	Não	Capotagem?	Não	Tombamento?	Não
Colisão com Objeto Fixo:	Outro Objeto Fixo	Colisão com Objeto Móvel:	Não Houve	Incêndio?	Não				
Marcas de Frenagem (m):	12,0	Estado dos Pneus:	Bom						
Descrição do Recolhimento:									

DADOS DA CARGA									
Carregamento:		Houve Derramamento de Carga?	Não	Extensão dos Danos:		Moeda:	Real-R\$		
Valor Total da Carga:		R\$0,00	Produto Perigoso:						
Descrição da Carga:									

ENCAMINHAMENTO DO VEÍCULO									
Tipo de Receptor:	Depósito Credenciado	Data/Hora da Recepção (hora local):	14/10/2016 12:30	Motivo:	Remoção				
Responsável pela Recepção:	GUINCHEIRO								
Documento do Responsável:	99999999								
Município/UF:	FALHOÇA/SC	Descrição do Encaminhamento:	O VEÍCULO NÃO PODIA MAIS RODAR, ASSIM FOI REMOVIDO PELO GUINCHO CREDENCIADO.						

CONDUTOR ENVOLVIDO										
Veículo:	V1/MCT-9515									
Nome/Apelido:	TIZIL DO CEARÁ									
Data de Nascimento:	20/10/1956	Sexo:	Masculino	Estado Civil:						
Nome do Pai:	ZECA URUBÚ DO CEARÁ									
Nome da Mãe:	POMBINHA DO CEARÁ									
Endereço:									CEP:	-
Município/UF:		Telefones:		Celular:						
Grau de Instrução:										
Naturalidade:		Nacionalidade:	BRASIL	Ocupação Principal:						
CPF:		Documento de Identificação:	378456	Órgão Expedidor:	SSP /CE					
Origem:		Destino:								
Estado Fiscal:	Morto	Socorrido pela PRF?	Não	Usava Cinto?	Não Aplicável	Usava Capacete?	Sim			
Existe Declaração em Anexo?	Não	Havia Vestígio de Ingestão de Alcool?	Ignorado							
Transcrição da Declaração:										
Condutor é Habilitado?	Sim	Categoria CNH:	AB	Registro CNH:	20345610195/CE	Primeira Habilitação:	28/11/1998			
Validade CNH:	20/10/2016	Pais CNH:		Dormia?	Não	Km Percorridos:		Horas Dirigindo:	Ignorado	
Pertencas:										
Informações Complementares:										

ENCAMINHAMENTO DO CONDUTOR									
Tipo de Receptor:	IML/DML	Responsável pela Recepção:	PERITO LEGISTA						
Documento do Responsável:	9999	Data/Hora da Recepção (hora local):	14/10/2016 12:00						
Município/UF:	FALHOÇA/SC	Motivo:	Auxílio						
Descrição do	A VÍTIMA FOI CONDUZIDA PELO INSTITUTO MÉDICO LEGAL DA CIDADE DE FALHOÇA-SC PARA REALIZAR LAUDO PERICIAL CADAVERÍCO.								

VERIFICAÇÃO DE AUTENTICIDADE NA INTERNET: <http://www.dprf.gov.br>

DATA/HORA DA EXPEDIÇÃO: 25/10/2016 13:30:38
 NÚMERO DE CONTROLE: e5038d918d8f807

 MINISTÉRIO DA JUSTIÇA Departamento de Polícia Rodoviária Federal Sistema de Informações Operacionais BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO	OCORRÊNCIA:	83510457
	Comunicação:	C2061343
	* STATUS DA OCORRÊNCIA:	Aberta

RELATÓRIO DE AVARIAS PARA CLASSIFICAÇÃO DO DANO EM MOTOCICLETAS E ASSEMBLHADOS					
Veículo: V1 / HONDA/CG 150 JOB		Placa: MCT-9515			
Nome do Agente/Assinatura: LAURICIO FESTA		Nº BOAT: 83510457			
Registro/Matrícula do Agente: 1071191		Data: 14/10/2016 10:21			
Item	Descrição - Componentes Não Estruturais	Valor	SIM	NÃO	NA
1	Guidão, suas fixações e comandos nele instalados.	2	X		
2	Stic. de freio dianteiro hidráulico ou mecânico (fixações, mangueiras, cabos, acionamentos, pinças, tambor, disco, etc)	2		X	
3	Amortecedor(es) tras. (inclusive fixação no chassi).	2	X		
4	Motor e suas fixações.	2	X		
5	Elxo do garfo traseiro	2		X	
6	Roda traseira (aro, oubo, raios, flanges, coroa, etc.)	2		X	
7	Elxo da roda dianteira/traseira.	2	X		
8	Stic. de freio traseiro hidráulico ou mecânico (fixações, mangueiras, acionamentos, pinça, tambor, disco, pedal, etc)	2		X	
9	Pedais de apoio do condutor e passageiro	1		X	
10	Bagageiro traseiro deformado (se houver).	1		X	
11	Alça traseira	1		X	
12	Assento (fixação e firmeza)	1		X	
13	Tanque de combustível, tampa do tanque e mangueiras.	2	X		
14	Roda dianteira (aro, oubo, raios, flanges, etc.)	2	X		
Descrição- Componentes estruturais					
A	Coluna de direção e mecãs sup./inf. (folga anormal, danos)	3	X		
B	Amortecedor(es) dianteiro(s)	3		X	
C	Chassis (deformações, desalinhamentos, rompimentos, etc.)	3		X	
D	Garfo traseiro (deformações, desalinhamentos, rompimentos, etc.)	3		X	
Soma dos pontos de todos os itens assinalados nas colunas "SIM" E "NA" :				15	
CLASSIFICAÇÃO DO DANO DO VEÍCULO					
Assinale abaixo o campo que corresponde ao dano do veículo					
<input type="checkbox"/>	Dano de Pequena Monta: até 15 pontos, somando os pontos de todos os itens assinalados nas colunas "SIM" e "NA", desde que não tenha sido danificado nenhum componente estrutural.				
<input checked="" type="checkbox"/>	Dano de Média Monta: acima de 15 pontos, somando os pontos de todos os itens assinalados nas colunas "SIM" e "NA", desde que não tenham sido danificados três ou mais componentes estruturais.				
<input type="checkbox"/>	Dano de Grande Monta: quando tiverem sido assinalados nas colunas "SIM" e "NA", três ou mais componentes estruturais, independente do somatório de pontos.				
Observações:					
Quando o componente estiver danificado, assinalar com um X a coluna SIM					
Quando o componente não estiver danificado, ou não existir originalmente, assinalar com um X a coluna NÃO					
Caso não tenha sido possível avaliar se o componente foi ou não danificado no acidente, assinalar com um X a coluna NA.					
SIM = Item danificado no acidente		NÃO = Item não danificado ou Não Existente		NA = Item que não foi possível definir o dano (Não Avaliado)	

VERIFICAÇÃO DE AUTENTICIDADE NA INTERNET: <http://www.dprf.gov.br>

DATA/HORA DA EXPEDIÇÃO: 25/10/2016 13:30:38
 NÚMERO DE CONTROLE: e5038d918d8f80f7

 MINISTÉRIO DA JUSTIÇA Departamento de Polícia Rodoviária Federal Sistema de Informações Operacionais BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO	OCORRÊNCIA: 83510457 Comunicação: C2081343 * STATUS DA OCORRÊNCIA: Aberta
--	--

RELATÓRIO DE AVARIAS PARA CLASSIFICAÇÃO DO DANO EM MOTOCICLETAS E ASSEMBLHADOS

Veículo: V1 / HONDA/CG 150 JOB	Placa: MCT-9515
Nome do Agente/Assinatura: LAURICIO FESTA	Nº BOAT: 83510457
Registro/Matrícula do Agente: 1071191	Data: 14/10/2016 10:21



Frente



Traseira



Lateral Esquerda



Lateral Direita

JUSTIFICATIVA

 VERIFICAÇÃO DE AUTENTICIDADE NA INTERNET: <http://www.dprf.gov.br>

DATA/HORA DA EXPEDIÇÃO:	25/10/2016 13:30:38
NÚMERO DE CONTROLE:	e50380918d8f807

* Somente possuem valor legal as ocorrências em que o status seja "ENCERRADA"

Página 5 de 5

ANEXOS

Tabela 1 – Acidentes ocorridos nas rodovias federais brasileiras nos anos de 2014 a 2016. [continua]

UF	Ano	Quantidade de Ocorrência	Quantidade de Feridos Leves	Quantidade de Feridos Graves	Quantidade de Mortos
AC	2014	473	304	92	32
	2015	494	326	104	20
	2016	350	263	82	23
AL	2014	1,599	752	440	149
	2015	1,103	531	389	119
	2016	996	540	342	104
AM	2014	177	84	39	18
	2015	138	116	29	15
	2016	174	132	48	22
AP	2014	283	188	61	11
	2015	231	170	60	13
	2016	205	176	39	16
BA	2014	10,755	4,978	1,449	794
	2015	7,424	4,335	1,228	642
	2016	5,703	3,897	1,224	609
CE	2014	3,994	1,339	965	291
	2015	2,775	1,401	792	202
	2016	2,568	1,478	713	224
DF	2014	1,382	916	233	46
	2015	1,098	818	185	47
	2016	1,127	924	223	58
ES	2014	8,028	2,956	1,543	279
	2015	4,965	2,527	1,195	172
	2016	3,397	2,370	1,177	187
GO	2014	7,296	3,381	1,437	468
	2015	6,308	3,480	1,399	442
	2016	5,138	3,278	1,263	349
MA	2014	2,680	1,125	644	317
	2015	2,102	1,070	518	300
	2016	1,568	901	513	224
MG	2014	22,406	11,931	4,132	1,163
	2015	16,067	10,981	3,610	961
	2016	14,830	10,802	3,357	830
MS	2014	3,495	1,670	702	226
	2015	2,900	1,541	612	160
	2016	2,548	1,530	543	146
MT	2014	4,545	2,070	799	282
	2015	3,838	2,073	641	239
	2016	3,333	1,873	545	220
PA	2014	3,351	1,159	508	197
	2015	2,401	1,177	391	191
	2016	1,822	1,183	363	184
PB	2014	3,801	1,734	651	182
	2015	2,861	1,443	632	170
	2016	2,024	1,207	578	156
PE	2014	7,628	2,677	1,306	425

Tabela 1 – Acidentes ocorridos nas rodovias federais brasileiras nos anos de 2014 a 2016. [continua]

UF	Ano	Quantidade de Ocorrência	Quantidade de Feridos Leves	Quantidade de Feridos Graves	Quantidade de Mortos
	2015	5,298	2,264	1,104	410
	2016	3,839	2,136	994	386
	2014	2,822	1,007	593	228
PI	2015	2,235	995	490	169
	2016	1,564	938	525	149
	2014	17,768	8,448	2,963	778
PR	2015	13,318	7,569	2,453	583
	2016	11,467	7,358	2,421	651
	2014	15,839	5,765	1,440	537
RJ	2015	9,969	5,101	1,166	402
	2016	6,472	4,636	1,058	370
	2014	3,815	1,322	629	150
RN	2015	2,636	1,278	569	186
	2016	1,728	1,158	567	144
	2014	2,776	1,637	538	103
RO	2015	2,182	1,231	475	111
	2016	1,787	1,211	359	102
	2014	325	226	76	30
RR	2015	329	228	64	31
	2016	319	253	78	24
	2014	14,730	5,022	1,257	507
RS	2015	10,113	4,434	1,153	396
	2016	7,743	4,542	1,176	348
	2014	18,509	8,335	2,378	536
SC	2015	14,307	7,587	2,159	462
	2016	10,864	7,320	2,081	450
	2014	1,612	629	203	64
SE	2015	1,151	511	197	68
	2016	808	458	198	55
	2014	12,474	4,267	830	307
SP	2015	9,198	4,093	667	267
	2016	6,895	4,112	676	255
	2014	1,332	695	345	118
TO	2015	900	490	259	93
	2016	862	537	267	109