A CARACTERIZAÇÃO DO DOLO EVENTUAL EM HOMICÍDIOS NO TRÂNSITO: A ATUAÇÃO DA DELEGACIA ESPECIALIZADA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NA PRODUÇÃO PROBATÓRIA EM MANAUS, AMAZONAS (2020-2024).

The characterization of eventual intent in traffic homicides: the role of the specialized traffic accident police department in evidence production in Manaus, Amazonas (2020-2024).

Henry Martins Da Silva[1]
Rosana Reis De Melo Silva[2]
Leda Mourão Domingos [3]
Afrânio da Silva Ribeiro Júnior[4]

RESUMO

Os homicídios decorrentes de acidentes de trânsito apresentam dificuldades específicas para o Direito Penal, especialmente quando é necessário estabelecer se a conduta do motorista deve ser enquadrada como dolo eventual ou culpa consciente. A distinção entre essas modalidades depende da análise do elemento subjetivo presente no momento da conduta, não sendo suficiente considerar apenas a gravidade do resultado produzido. Nesse contexto, a investigação policial exerce papel relevante na reunião dos elementos capazes de esclarecer a dinâmica do acidente e as circunstâncias que envolvem a conduta do agente. O presente artigo analisa a caracterização do dolo eventual nos homicídios ocorridos no trânsito, com atenção à atuação da Delegacia Especializada em Acidentes de Trânsito de Manaus/AM no período de 2020 a 2024. Busca-se compreender de que maneira a produção de provas pode contribuir para a identificação da eventual assunção do risco de produzir o resultado morte. A pesquisa apresenta abordagem qualitativa, caráter descritivo e exploratório e utiliza o método dedutivo, mediante pesquisa bibliográfica e documental. São examinados aspectos relacionados ao dolo eventual, à culpa consciente, à legislação de trânsito, à jurisprudência e aos principais elementos probatórios utilizados nas investigações. Verifica-se que a adequada reconstrução dos fatos depende da reunião de diferentes elementos, como laudos periciais, exames toxicológicos, depoimentos, imagens e análise da dinâmica do acidente.

Palavras-chave: dolo eventual; homicídio no trânsito; culpa consciente; produção probatória; Manaus.

[1] Graduando Henry Martins Da Silva Do Curso de Bacharelado em Direito do Centro Universitário – Fametro, Manaus, Amazonas, Brasil. E-mail: henry.martins.20@gmail.com, Nº da Orcid: http://orcid.org/0009-0005-5734-9697

[2] Prof.ª Rosana Reis de Melo Silva, Orientadora e Coordenadora do TCC II do Centro Universitário – Fametro, Manaus, Amazonas, Brasil. E-mail: profrosareis.tcc@gmail.com, Nº da Orcid: http://orcid.org/0009-0008-2590-3608.

[3] Prof.ª Ma. Leda Mourão Domingos, Coorientadora do TCC II, no Centro Universitário FAMETRO. Manaus, Amazonas, Brasil. E-mail: Leda.mourao@gmail.com. Nº do ORCID: https://orcid.org/0000-0003-0663-2554.

[4]Prof. Me. Afrânio da Silva Ribeiro Júnior - Mestre em Direito Ambiental pela Universidade do Estado do Amazonas – UEA - E-mail: ribeirojunior.advogados@gmail.com - Nº do ORCID: https://orcid.org/0009-0007-3206-3259.

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

ABSTRACT

Homicides resulting from traffic accidents present specific challenges to Criminal Law, especially when it is necessary to determine whether the driver's conduct should be classified as eventual intent or conscious negligence. The distinction between these forms of liability depends on the analysis of the subjective element present at the time of the conduct, and the severity of the outcome alone is not sufficient. In this context, police investigation plays an important role in gathering evidence capable of clarifying the dynamics of the accident and the circumstances surrounding the conduct. This article analyzes the characterization of eventual intent in traffic homicides, focusing on the actions of the Specialized Traffic Accident Police Department in Manaus, Amazonas, from 2020 to 2024. The study seeks to understand how evidence production may contribute to identifying the possible assumption of the risk of causing death. The research adopts a qualitative, descriptive and exploratory approach and uses the deductive method, based on bibliographic and documentary research. It examines aspects related to eventual intent, conscious negligence, traffic legislation, case law and the main evidentiary elements used in investigations. The analysis indicates that an adequate reconstruction of the facts depends on the combination of different elements, including forensic reports, toxicological examinations, witness statements, images and analysis of the accident dynamics. Therefore, the investigation must seek concrete elements capable of assessing the conduct of the agent, avoiding the presumption of eventual intent solely because of the severity of the outcome.

Keywords: eventual intent; traffic homicide; conscious negligence; evidence production; Manaus.

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito fazem parte de uma realidade cotidiana nas cidades brasileiras e, em determinadas situações, podem resultar na morte de uma ou mais pessoas. Quando ocorre um resultado fatal, surge a necessidade de determinar não apenas quem deu causa ao acidente, mas também qual foi a natureza da conduta praticada pelo motorista. A resposta possui consequências importantes no âmbito penal, principalmente quando se discute a existência de dolo eventual ou de culpa consciente.

A dificuldade está justamente em identificar o elemento subjetivo existente no momento da ação. O dolo eventual ocorre quando o agente prevê a possibilidade de produzir o resultado e, ainda assim, prossegue com sua conduta, assumindo o risco de que ele aconteça. Na culpa consciente, por outro lado, o agente também consegue prever a possibilidade do resultado, mas acredita que ele não ocorrerá. Embora as duas situações envolvam a previsão do resultado, existe uma diferença relevante quanto à postura assumida diante desse risco.

A análise precisa considerar o conjunto das circunstâncias que envolveram o fato. A velocidade desenvolvida, o local do acidente, as condições da via, a sinalização existente, o comportamento do condutor, eventual consumo de álcool ou outras substâncias, a dinâmica da colisão e a existência de testemunhas ou imagens podem contribuir para a reconstrução do

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

acontecimento. Esses elementos precisam ser analisados de maneira conjunta para que a investigação consiga fornecer informações suficientes à posterior apreciação jurídica.

Nesse cenário, a atuação da Delegacia Especializada em Acidentes de Trânsito de Manaus assume importância na fase investigativa. A produção de provas realizada durante o inquérito policial pode fornecer informações relevantes para esclarecer a dinâmica do acidente e subsidiar a atuação do Ministério Público e do Poder Judiciário. O trabalho investigativo, portanto, não se limita à identificação do responsável pelo acidente, mas envolve também a coleta de elementos capazes de esclarecer as circunstâncias subjetivas e objetivas relacionadas à conduta.

A pesquisa parte do seguinte problema: em que medida a atuação da Delegacia Especializada em Acidentes de Trânsito de Manaus tem contribuído para a produção de elementos capazes de demonstrar eventual assunção do risco pelo agente nos homicídios ocorridos no trânsito entre 2020 e 2024?

O objetivo geral consiste em analisar a caracterização do dolo eventual nos homicídios de trânsito, considerando a importância da produção probatória realizada pela Delegacia Especializada em Acidentes de Trânsito de Manaus. Como objetivos específicos, busca-se compreender os elementos jurídicos que caracterizam o dolo eventual, diferenciá-lo da culpa consciente, examinar os principais elementos probatórios empregados nas investigações e verificar de que forma esses elementos podem influenciar a classificação jurídica da conduta. O estudo não pretende estabelecer que todo homicídio ocorrido no trânsito praticado em circunstâncias consideradas perigosas seja necessariamente doloso. A proposta é justamente analisar a necessidade de uma investigação capaz de demonstrar, por meio de elementos concretos, a relação entre a conduta praticada e o resultado produzido. Dessa maneira, procura-se evitar tanto a banalização do dolo eventual quanto a desconsideração de situações em que os elementos existentes possam indicar efetiva assunção do risco.

2. EVOLUÇÃO DA RESPONSABILIZAÇÃO PENAL NOS HOMICÍDIOS DE TRÂNSITO

A responsabilização penal pelos resultados letais produzidos na circulação viária reflete a profunda transformação dogmática operada no Direito Penal contemporâneo, impulsionada pela massificação do transporte automotor e pela crescente complexidade das dinâmicas urbanas nas metrópoles. A evolução da tutela penal nesse âmbito revela a necessidade constante de conformar os institutos clássicos da teoria do delito às novas formas de periculosidade geradas pela modernidade técnica. Conforme pontua Bitencourt (2024), a expansão industrial

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

e a consolidação da sociedade de risco exigiram do legislador e da doutrina uma rigorosa releitura dos limites da intervenção punitiva estatal na proteção da vida e da integridade física. Historicamente, os sinistros de trânsito eram tratados com benevolência pelo sistema sancionatório, sob a ótica da culpa stricto sensu, até que o aumento vertiginoso da frota de veículos e a escalada de mortes violentas em vias públicas compeliram o ordenamento jurídico a estruturar um microssistema normativo dotado de maior rigor e especificidade.

Esse panorama normativo encontrou marco decisivo na promulgação da Lei nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e unificou a disciplina das infrações administrativas e dos delitos cometidos na condução de veículos automotores (Brasil, 1997). A partir desse diploma, o homicídio praticado na direção veicular passou a figurar em tipo penal autônomo, desenhado primariamente sob a modalidade culposa. Contudo, a insuficiência represadora do texto original frente a condutas marcadas por extrema audácia e desprezo às normas elementares de segurança impulsionou modificações legislativas posteriores. Sob a pressão de demandas sociais por maior severidade punitiva, sobreveio a Lei nº 13.546/2017, alterando dispositivos do Código de Trânsito para cominar penas privativas de liberdade sensivelmente mais graves aos homicídios praticados sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência (Brasil, 2017).

A aprovação da Lei nº 13.546/2017 traduz o esforço do Estado em responder ao clamor público por maior rigor repressivo nas tragédias viárias, estabelecendo balizas mais severas no âmbito da culpa qualificada. O endurecimento das sanções penais nas hipóteses de embriaguez ao volante não implica, contudo, a transformação automática da conduta em homicídio doloso, devendo a subsunção típica respeitar a estrita legalidade e as exigências da culpabilidade individual (Capez, 2024). A alteração legislativa reforçou a relevância da infração administrativa qualificada, mas manteve a obrigatoriedade de se investigar, em cada caso concreto, a presença de elementos psíquicos e fáticos que fundamentem a imputação a título de dolo eventual, obstando que a severidade da sanção culposa seja confundida com o dolo anímico do agente.

Paralelamente, a incursão da circulação automobilística na dogmática da sociedade de risco evidencia o constante tensionamento entre o risco permitido e o risco proibido no âmbito da mobilidade urbana. Sendo a condução de veículos uma atividade perigosa, porém socialmente tolerada em razão de sua utilidade indispensável, o Direito Penal é chamado a intervir apenas quando os limites normativos de segurança são transgredidos de forma intolerável (Bitencourt, 2024). A proliferação de normas penais com penas mais elevadas

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

reflete, sob essa perspectiva, a expansão do direito penal do risco e o perigo de instrumentalização da lei como mero recurso de satisfação simbólica do clamor público, cabendo à doutrina e às instâncias de controle garantista assegurar que o agravamento da resposta estatal permaneça vinculado ao exame criterioso da conduta concreta e da culpabilidade do autor.

2.1 Conceito e elementos do dolo eventual

No plano da teoria geral do delito, o dolo constitui a dimensão subjetiva fundamental da tipicidade, exigindo a representação psíquica dos elementos constitutivos do tipo e a vontade consciente direcionada à produção do resultado ilícito (Estefam, 2024). A complexidade do agir humano, no entanto, demandou a construção de modalidades dolo que ultrapassam a intenção direta, albergando hipóteses nas quais o desfecho lesivo não figura como meta precípua do agente, mas é antecipado e integrado à sua atuação consciente como desdobramento aceitável da conduta praticada.

No dolo eventual, o resultado morte não se traduz no objetivo primário perseguido pelo condutor; a caracterização dessa estrutura subjetiva assenta-se no fato de o agente prever a possibilidade concreta da ocorrência do evento letal e, nada obstante, conformar-se com a sua superveniência ou assumir conscientemente o risco de produzi-lo. O indivíduo que atua com dolo eventual expressa uma postura de indiferença jurídica em relação à vida alheia, manifestando um desprezo subjetivo sintetizado na aceitação tácita de que o evento venha a se concretizar (Jesus, 2023). Essa constatação psicológica não pode ser aferida de maneira abstrata a partir da mera violação de uma norma de trânsito, exigindo a análise criteriosa dos contornos concretos que cercaram a ação do motorista, sem os quais se incorre no grave risco de transmudar a responsabilidade subjetiva em responsabilidade objetiva (Caland, 2021).

A investigação acerca do assentimento subjetivo exige do julgador a superação de presunções genéricas ou fórmulas prontas baseadas no senso comum, impondo a demonstração material de que o condutor assentiu com o resultado danoso no instante da conduta. A prova do elemento anímico não se satisfaz com a simples demonstração de que o agente anteviu a periculosidade de sua manobra, pois a antevisão do perigo é elemento comum a diversas condutas culposas (Greco, 2024). Exige-se a evidência empírica de uma concordância interna com a eventual destruição do bem jurídico tutelado, o que demanda o exame acurado de fatores objetivos antecedentes e concomitantes ao impacto.

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A teoria do dolo eventual repele o recurso a conjecturas sobre a vontade hipotética do condutor, visto que o sistema processual penal brasileiro não admite a condenação fundada em deduções psíquicas desprovidas de suporte probatório hígido (Lopes Jr., 2023). Diante da impossibilidade ontológica de devassar a mente do agente no momento do sinistro, a aferição da tipicidade subjetiva deve resultar do cotejo entre a conduta observada e as regras da experiência comum, resguardando a estrita correlação entre a imputação formulada e os fatos efetivamente demonstrados nos autos da persecução penal.

2.2 Distinção entre dolo eventual e culpa consciente

A demarcação da fronteira entre o dolo eventual e a culpa consciente representa um dos problemas mais complexos da dogmática penal aplicada aos acidentes de trânsito. Em ambas as figuras, o condutor possui a capacidade intelectual de prever a possibilidade de superveniência do resultado fatal; a distinção fundamental reside exclusivamente na atitude anímica exercida pelo agente diante da perspectiva do perigo antecipado (Bitencourt, 2024).

Na culpa consciente, o motorista vislumbra a possibilidade de ocorrência do evento danoso, mas repele intimamente essa hipótese, atuando com a crença leviana de que sua habilidade técnica, as condições do veículo ou fatores fortuitos serão suficientes para impedir o desfecho trágico (Greco, 2024). Já no dolo eventual, o agente não apenas prevê o resultado, mas tolera sua ocorrência, prosseguindo na execução da conduta sem se importar com a efetivação do dano. Na prática forense, todavia, o condutor dificilmente admitirá ter aceitado a morte de outrem, de modo que a diferenciação entre a confiança leviana na evitação e a aceitação indiferente do risco deve ser extraída das circunstâncias objetivas e externas ao indivíduo (Capez, 2024).

A gravidade das consequências decorrentes do acidente não pode operar como critério de conversão automática da culpa consciente em dolo eventual, sob pena de violação dos princípios basilares do Direito Penal. A tragédia de um sinistro viário, a multiplicidade de vítimas ou a intensidade do impacto provocam repulsa social, mas essas consequências materiais pertencem ao desvalor do resultado e não alteram a natureza jurídica do desvalor da ação e do elemento subjetivo do autor (Bitencourt, 2024). A invocação da comoção pública para sustentar a tipificação dolosa contamina a técnica jurídica e substitui a exigência de prova do elemento anímico pela simples retribuição moral do dano sofrido pela coletividade.

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A correta valoração da confiança do motorista na evitabilidade do acidente impõe a análise de critérios objetivos que permitam inferir se a sua expectativa de evitar o desfecho letal possuía algum fundamento plausível ou se revelava absoluto descompromisso com a vida dos demais usuários da via pública (Caland, 2021). Quando o condutor realiza manobra arriscada acreditando, ainda que de forma altamente censurável e imprudente, na sua capacidade de controle sobre o automóvel, a conduta permanece vinculada à culpa consciente, cuja reprimenda deve ser buscada nas qualificadoras próprias do Código de Trânsito Brasileiro e não na transposição forçada para a esfera dos crimes dolosos contra a vida.

2.3 A jurisprudência brasileira sobre homicídios no trânsito

A jurisprudência das cortes superiores brasileiras tem atuado de forma constante na delimitação de critérios para a tipificação dos crimes praticados na direção de veículos automotores, visando coibir automatismos acusatórios e assegurar a aplicação uniforme das normas penais. O Superior Tribunal de Justiça consolidou orientação no sentido de que a presença isolada de embriaguez ao volante não autoriza a conclusão automática pela ocorrência de dolo eventual, sendo indispensável a demonstração de um contexto fático mais amplo que evidencie o alheamento total do condutor às regras de segurança e o assentimento com o resultado morte (Greco, 2024).

A consolidação desse entendimento jurisprudencial reflete a necessidade de frear a jurisprudência emotiva e conferir previsibilidade às decisões judiciais, impondo ao Ministério Público o dever de instruir a denúncia com elementos probatórios concretos que ultrapassem a simples constatação do estado alcoólico (Lopes Jr., 2023). A decisão de pronunciar o réu e submetê-lo ao julgamento do Tribunal do Júri exige a indicação clara e fundamentada de indícios suficientes da anuência dolosa, evitando que a competência do conselho de sentença seja invocada sem a presença dos pressupostos dogmáticos exigidos pelo ordenamento jurídico (Caland, 2021).

O papel uniformizador das cortes superiores mostra-se fundamental para conter os excessos punitivos que derivam da atuação de tribunais de origem pressionados pela opinião pública local. As decisões do Superior Tribunal de Justiça exercem função estabilizadora ao exigir que a valoração da pronúncia respeite os limites do livre convencimento motivado e a necessidade de comprovação indiciária idônea da conduta dolosa, preservando a higidez do devido processo legal nos crimes de trânsito (Lopes Jr., 2023).

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A busca por balizas objetivas na apreciação dos crimes viários visa construir um ambiente de segurança jurídica no qual condutas análogas recebam enquadramento típico isonômico. A integração entre a velocidade excessiva, a infração às sinalizações e a alteração da capacidade psicomotora pode, quando devidamente demonstrada no acervo probatório, constituir o conjunto de indícios exigido para a configuração do dolo eventual, desde que a análise dessas circunstâncias ocorra de forma integrada e não como mero somatório mecânico de infrações administrativas (Masson, 2024).

3. O DOLO EVENTUAL NOS CRIMES DE TRÂNSITO

A aplicação da teoria do dolo eventual aos delitos decorrentes da circulação de veículos exige rigor hermenêutico dos operadores do Direito, considerando que a condução automobilística é uma atividade de risco tolerado pela ordem social. A mera constatação de uma infração às normas administrativas de trânsito não converte a conduta culposa em dolosa, sendo indispensável verificar se o comportamento do motorista expressou uma real ruptura com as regras de convivência e o assentimento consciente com o resultado fatal (Masson, 2024).

3.1 Circunstâncias indicativas da assunção do risco

A identificação fática da assunção do risco depende do exame minucioso dos elementos objetivos colhidos durante a instrução probatória. A velocidade praticada pelo veículo ganha relevante significado jurídico quando se revela manifestamente incompatível com o local, o fluxo de pedestres e a visibilidade no momento do fato, constituindo indício de que o agente atuou com desprezo pelas consequências de sua conduta (Lopes Jr., 2023).

A repetição ou a combinação de condutas de alto risco ao longo do trajeto percorrido pelo motorista revela um padrão comportamental que se afasta do mero descuido momentâneo. A execução de disputas automobilísticas não autorizadas ("rachas"), o trafegar na contramão de direção e o avanço sistemático de sinais vermelhos em áreas urbanas de grande movimentação expressam um alheamento continuado às condições de segurança da via, fornecendo dados objetivos que auxiliam no esclarecimento da postura anímica do condutor (Caland, 2021).

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A perícia técnica e as simulações computacionais podem contribuir para a reconstituição da dinâmica dos sinistros viários. A confiabilidade das conclusões, contudo, depende dos dados disponíveis, dos métodos empregados e da avaliação conjunta das demais provas.

Ademais, a popularização de circuitos de videomonitoramento público e privado passou a desempenhar papel relevante na demonstração da conduta do agente nos momentos que antecederam o impacto. Os registros audiovisuais capturam a forma de pilotagem e o comportamento do motorista em relação aos demais usuários da via, constituindo prova documental de elevado valor persuasivo para o crivo do julgador (Capez, 2024).

3.2 Embriaguez, excesso de velocidade e outras condutas de risco

A condução de veículo sob o efeito de álcool ou substâncias psicoativas é um dos fatores mais incidentes nas discussões sobre o enquadramento do dolo eventual. Embora a alteração da capacidade psicomotora comprometa os reflexos e aumente expressivamente a probabilidade de acidentes, a doutrina e a jurisprudência enfatizam que o estado de ebriedade, por si só, não autoriza a presunção do elemento volitivo doloso, persistindo a obrigatoriedade de examinar o conjunto de circunstâncias do evento (Estefam, 2024).

A previsão expressa da qualificadora do homicídio culposo pela embriaguez ao volante no Código de Trânsito Brasileiro demonstra a intenção do legislador de apenar com severidade a conduta no âmbito da culpa grave. Isso evidencia que a mera ingestão de bebida alcoólica foi contemplada pelo próprio tipo penal culposo qualificado, exigindo-se algo a mais no quadro fático para que a conduta possa ser deslocada para o dolo eventual e para a competência do Tribunal do Júri (Brasil, 2017).

A análise dos aspectos processuais relativos à recusa do condutor em submeter-se ao teste do etilômetro envolve a incidência do princípio da não autoincriminação (*nemo tenetur se detegere*), assegurado no texto constitucional (Brasil, 1988). A recusa ao bafômetro não pode ser valorada como presunção absoluta de embriaguez ou de dolo, incumbindo ao Estado comprovar a alteração psicomotora por meio de exames clínicos, provas testemunhais ou registros audiovisuais válidos (Lopes Jr., 2023).

A combinação de circunstâncias como embriaguez, velocidade excessiva e desrespeito à sinalização pode justificar investigação mais aprofundada. Esses elementos, porém, não dispensam a análise individualizada das provas relativas à eventual aceitação do risco.

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

3.3 Critérios utilizados pelos tribunais para a caracterização do dolo eventual

A caracterização do dolo eventual pelos tribunais exige a presença de um conjunto probatório hígido, capaz de demonstrar de forma inequívoca que a atitude do motorista ultrapassou os limites da culpa consciente. A motivação da decisão judicial deve demonstrar a articulação entre as provas materiais coletadas e a ilação de que o agente anuiu com a produção do resultado morte (Masson, 2024).

A observância rigorosa das balizas dogmáticas e processuais assegura o respeito ao princípio constitucional da culpabilidade, impedindo que a punição penal seja ditada por reações emotivas ou por critérios de pura responsabilidade objetiva diante da tragédia (Brasil, 1988). A fundamentação idônea é a garantia da racionalidade do julgado e a proteção contra condenações desarrazoadas.

A soberania dos veredictos assegurada ao Tribunal do Júri não afasta a possibilidade de controle pelos tribunais togados das decisões manifestamente contrárias à prova dos autos. Quando o acervo probatório demonstrar que a conduta foi praticada sob culpa consciente, a anulação do julgamento popular pelo tribunal de segundo grau restabelece a observância da dogmática penal e a correta aplicação da lei (Lopes Jr., 2023).

A pressão exercida pela mídia e pela opinião pública em casos de acidentes viários com grande repercussão impõe aos julgadores o dever de manter estrita neutralidade técnica. A valoração das provas deve ficar infensa a contaminações externas, garantindo que o enquadramento do fato no dolo eventual decorra exclusivamente dos elementos fáticos licitamente produzidos no processo (Bitencourt, 2024).

4. A ATUAÇÃO DA DELEGACIA ESPECIALIZADA EM ACIDENTES DE TRÂNSITO DE MANAUS/AM

A apuração dos homicídios decorrentes de acidentes de trânsito exige atuação técnica especializada da polícia judiciária, vocacionada a isolar e documentar os vestígios materiais deixados na cena dos fatos. No âmbito do município de Manaus, a Delegacia Especializada em Acidentes de Trânsito exerce a função precípua de conduzir os inquéritos policiais destinados a esclarecer a dinâmica e a responsabilidade penal nos sinistros letais ocorridos na malha viária urbana (Lopes Jr., 2023).

4.1 Competências e atribuições investigativas da DEAT

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A especialização da DEAT permite concentrar a atividade investigativa em ocorrências dotadas de elevada complexidade técnica, envolvendo perícias de local, exames de mecânica veicular e verificação de condições de sinalização e trafegabilidade. O inquérito policial instruído pela unidade visa compilar informações necessárias sobre a materialidade e a autoria do fato, fornecendo suporte às decisões das instâncias acusatórias (Caland, 2021).

O encargo investigativo deve orientar-se pela busca da verdade real e pela imparcialidade na colheita dos elementos probatórios, colhendo dados tanto favoráveis quanto desfavoráveis ao investigado. A apuração policial não deve ter por finalidade validar a hipótese acusatória de dolo eventual, mas reunir subsídios objetivos que permitam a análise da conduta praticada (Lopes Jr., 2023).

As dificuldades estruturais enfrentadas pelos órgãos de perícia técnica oficial em Manaus representam desafio permanente para a celeridade e a profundidade das investigações conduzidas pela DEAT. A limitação de quadros periciais e de insumos tecnológicos pode impactar o tempo de confecção dos laudos materiais, influenciando o ritmo de conclusão dos procedimentos inquisitoriais (Caland, 2021).

Outro óbice enfrentado na rotina investigativa da capital amazonense refere-se à preservação imediata dos locais de acidente localizados em artérias viárias de intenso tráfego, a exemplo das Avenidas Torquato Tapajós e Djalma Batista. O fluxo contínuo de veículos e a intervenção indevida de terceiros podem alterar o estado das coisas antes da chegada da perícia oficial, comprometendo a identificação de marcas de frenagem e pontos de impacto essenciais à reconstrução do sinistro (Jesus, 2023).

4.2 Produção de provas nos homicídios de trânsito

A produção probatória nos delitos de trânsito exige a integração de variadas fontes de prova, combinando laudos periciais de local, exames toxicológicos de sangue ou alcoolemia, depoimentos testemunhais e registros de videomonitoramento. A reunião articulada dessas evidências reduz a margem de incerteza quanto à dinâmica dos acontecimentos (Jesus, 2023).

A observância rigorosa das regras da cadeia de custódia, positivadas no Código de Processo Penal, é garantia de higidez e validade das provas coletadas durante a investigação preliminar. A rastreabilidade documental dos vestígios, desde o recolhimento na via pública até

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

a apreciação em juízo, evita contaminações e assegura o pleno exercício do contraditório pelas partes (Lopes Jr., 2023).

A colheita de depoimentos de testemunhas presenciais complementa a prova técnica e auxilia no esclarecimento de comportamentos praticados antes da colisão, tais como manobras de ultrapassagem, mudança repentina de faixa e velocidade visível do veículo (Caland, 2021).

A obtenção de imagens gravadas por câmeras de segurança instaladas em prédios públicos, estabelecimentos comerciais ou residências próximas ao local dos fatos converteu-se em instrumento valioso para a investigação. O registro audiovisual permite confrontar as versões apresentadas pelo condutor e pelas testemunhas com a dinâmica real observada nas filmagens (Capez, 2024).

4.3 Laudos periciais, testemunhos e demais elementos probatórios

Os laudos periciais expedidos pelos órgãos de perícia criminal desempenham papel relevante na comprovação dos aspectos objetivos do acidente, tais como velocidade estimada, trajetória dos veículos, condições do sistema de freios e intensidade da desaceleração. Não obstante a sua importância, o laudo pericial não resolve a valoração dogmática quanto à presença de dolo eventual ou culpa consciente (Capez, 2024).

A articulação entre os elementos de prova técnica e o acervo testemunhal é exigência indispensável para a formação de um conjunto probatório coerente. Declarações testemunhais isoladas ou discrepantes dos achados físicos identificados na cena do crime não possuem a solidez exigida para fundamentar, por si sós, a tipificação no dolo eventual (Greco, 2024).

A garantia do contraditório pericial é assegurada com a admissão de assistentes técnicos indicados pelas partes no decorrer da instrução processual penal. A formulação de quesitos e a impugnação aos laudos oficiais permitem a fiscalização da prova pericial e enriquecem o debate técnico perante o magistrado (Lopes Jr., 2023).

A incorporação progressiva de dados eletrônicos provenientes do módulo de armazenamento de dados dos veículos modernos (EDR - *Event Data Recorder*) acrescenta precisão às conclusões periciais. A leitura dos registros de telemetria fornece parâmetros exatos sobre velocidade, rotação do motor e uso de freios segundos antes do impacto, reduzindo as margens de erro na reconstituição do acidente (Masson, 2024).

5. A INFLUÊNCIA DA PRODUÇÃO DE PROVAS NA TIPIFICAÇÃO PENAL

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A capitulação jurídica formulada pelo Ministério Público e a valoração levada a efeito pelo Poder Judiciário guardam relação direta com a qualidade dos elementos probatórios reunidos na fase inquisitorial. O trabalho desempenhado pela polícia judiciária e pela perícia técnica condiciona o espaço de valoração reservado às instâncias decisórias do processo penal (Greco, 2024).

5.1 O papel do inquérito policial na definição da imputação penal

O inquérito policial desempenha a função primária de preservar vestígios perecíveis e colher informações sobre a autoria e a materialidade da infração penal. Nos delitos de trânsito, a reconstrução célere do fato impede a perda irremediável de dados técnicos indispensáveis à valoração do elemento subjetivo do tipo (Lopes Jr., 2023).

As conclusões expostas no relatório final do inquérito policial não vinculam a atuação do Ministério Público, titular exclusivo da ação penal pública incondicionada (Brasil, 1988). O órgão acusatório detém a liberdade de valorar os elementos colhidos na investigação e definir a tipificação penal que entender adequada ao caso, podendo dissentir do enquadramento sugerido pela autoridade policial (Capez, 2024).

A requisição de diligências complementares pelo Ministério Público constitui instrumento de controle externo e aperfeiçoamento da carga probatória inquisitorial. Havendo dúvida sobre elementos fáticos relevantes, o retorno do caderno investigativo para novas apurações evita a apresentação de denúncias prematuras ou tecnicamente frágeis (Lopes Jr., 2023).

A busca pela celeridade na conclusão do inquérito policial deve ser compatibilizada com o rigor técnico exigido na confecção dos exames periciais. Investigações apressadas, conduzidas sem a devida profundidade técnica, aumentam o risco de acusações inadequadas, gerando insegurança jurídica e custos desnecessários ao sistema de justiça (Bitencourt, 2024).

5.2 A valoração das provas pelo Ministério Público e pelo Poder Judiciário

Na fase de instrução processual, o juiz aprecia livremente o conjunto probatório com base no princípio do livre convencimento motivado, sendo-lhe vedado proferir condenação

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

fundamentada exclusivamente nos elementos informativos colhidos durante a apuração inquisitorial (Brasil, 1940; Lopes Jr., 2023).

A distinção entre os fatos materiais revelados pela perícia e o enquadramento dogmático do elemento subjetivo é tarefa que demanda fundamentação exauriente. A aferição de velocidade excessiva ou de ingestão de álcool constitui premissa fática; a conclusão sobre ter o agente consentido com o resultado morte é valoração jurídica que exige fundamentação rigorosa (Estefam, 2024).

A valoração racional da prova impõe ao magistrado a dever de expor os motivos lógicos que sustentam o acolhimento ou o afastamento da tese de dolo eventual. A valoração não pode assentar-se em intuições ou fórmulas genéricas, exigindo a análise do acervo probatório submetido ao contraditório judicial (Estefam, 2024).

A decisão de pronúncia que submete o réu ao Tribunal do Júri deve conter fundamentação comedida, porém suficiente quanto à existência de indícios da autoria e do dolo eventual. A ausência de suporte probatório quanto ao elemento anímico doloso impõe a desclassificação da conduta para a modalidade culposa ou a impronúncia do acusado (Masson, 2024).

5.3 Impactos da atuação da DEAT na caracterização do dolo eventual em Manaus/AM

A atuação investigativa da DEAT na cidade de Manaus constitui etapa fundamental para viabilizar o correto enquadramento penal dos crimes viários gravíssimos ocorridos no município. A qualidade dos inquéritos tramitados na especializada condiciona a consistência das acusações apresentadas em juízo (Caland, 2021).

O perfil dos acidentes registrados em Manaus é impactado pela volumosa circulação de motocicletas na malha urbana, registrando elevado índice de vulnerabilidade e de lesões fatais aos condutores de duas rodas. A apuração dos acidentes envolvendo motociclistas exige da DEAT especial atenção na identificação das condutas praticadas por ambos os condutores envolvidos na colisão (Caland, 2021).

A capacitação técnica contínua dos investigadores e peritos lotados em Manaus contribui para o aprimoramento das rotinas de preservação do local do crime e de coleta de provas eletrônicas. O aperfeiçoamento das técnicas investigativas reduz a interferência de falhas operacionais na formação do conjunto probatório (Lopes Jr., 2023).

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

A fragilidade na colheita dos vestígios primários e a ausência de laudos toxicológicos ou de imagens do sinistro podem inviabilizar a caracterização probatória do dolo eventual, conduzindo inevitavelmente à desclassificação da conduta para homicídio culposo em obediência ao princípio *in dubio pro reo* (Caland, 2021).

6 DESAFIOS PROBATÓRIOS E LIMITES DA ANÁLISE LOCAL

O recorte territorial de Manaus orienta a discussão, mas o manuscrito não apresenta a relação de inquéritos, relatórios ou denúncias necessária para verificar resultados empíricos relativos ao período de 2020 a 2024. A análise a seguir aborda os desafios probatórios em termos gerais.

6.1 Perfil dos casos analisados

Atropelamentos e colisões são hipóteses de ocorrência que exigem reconstituição específica. O material apresentado não permite determinar quais modalidades predominaram em Manaus no período estudado.

As condições da via, incluindo iluminação e sinalização, podem integrar a análise pericial das circunstâncias do fato. A eventual contribuição desses fatores depende de prova concreta.

Horários, dias e circunstâncias dos acidentes podem ser objeto de análise estatística, desde que a base de dados e os critérios de coleta sejam identificados. O manuscrito não apresenta dados suficientes para estabelecer um padrão temporal local.

A responsabilização penal deve considerar as particularidades de cada procedimento, sem presumir o elemento subjetivo apenas a partir do resultado lesivo.

6.2 Principais elementos probatórios utilizados para sustentar o dolo eventual

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

Exames de alcoolemia, laudos de velocidade e depoimentos testemunhais são fontes possíveis de informação, cuja utilidade depende da disponibilidade, da confiabilidade e das circunstâncias de cada caso.

A eventual demora na coleta de material biológico pode dificultar a reconstrução dos fatos e deve ser examinada à luz dos registros pertinentes. Não foram apresentados dados que permitam dimensionar esse problema em Manaus.

A proteção e a oitiva adequada das testemunhas podem contribuir para a preservação da prova, respeitados os requisitos legais e as condições concretas de cada apuração.

Elementos periciais e audiovisuais devem ser examinados em conjunto com as demais provas e submetidos ao contraditório. Sua existência, por si só, não elimina a necessidade de comprovar o elemento subjetivo.

6.3 Tendências e desafios na responsabilização penal dos condutores

Uma dificuldade jurídica consiste em distinguir a previsão do resultado acompanhada da confiança em evitá-lo da aceitação do risco de produzi-lo. A diferenciação depende de fundamentação individualizada.

A prevenção de sinistros demanda articulação entre fiscalização, engenharia viária e educação. A pesquisa apresentada não permite medir o efeito isolado da severidade penal sobre a ocorrência de mortes.

A duração dos procedimentos pode repercutir na prescrição e no tempo de resposta às partes. A análise da morosidade local exige dados processuais identificados.

A discussão aponta a relevância de recursos técnicos e formação profissional para uma apuração adequada, sem permitir mensurar as necessidades de investimento de cada órgão.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise empreendida ao longo deste estudo demonstra que a tipificação do dolo eventual nos homicídios praticados na direção de veículos automotores permanece vinculada à estrita demonstração do elemento subjetivo da conduta. A superveniência do resultado morte, apesar de sua incontestável gravidade e reprovabilidade, não autoriza a presunção automática do dolo, mantendo-se hígida a necessidade de comprovar, por meio de evidências concretas e

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

objetivas, o efetivo assentimento do agente quanto à produção do resultado letal (Bitencourt, 2024; Greco, 2024).

No âmbito da realidade fática de Manaus/AM, no quinquênio compreendido entre 2020 e 2024, verificou-se que a atuação da Delegacia Especializada em Acidentes de Trânsito exerce função indispensável na colheita e na preservação dos vestígios materiais deixados nas vias urbanas. A qualidade da prova pericial, a tempestividade dos exames toxicológicos e o rigor na observância da cadeia de custódia constituem os pilares informativos sem os quais a valoração jurídica promovida pelo Ministério Público e pelo Poder Judiciário corre o risco de desviar-se dos parâmetros da racionalidade probatória (Caland, 2021; Lopes Jr., 2023).

Conclui-se que a adequada responsabilização penal nos crimes viários exige a rejeição de soluções punitivistas simplistas sustentadas exclusivamente na gravidade abstrata do dano ou na pressão da opinião pública. A distinção entre dolo eventual e culpa consciente deve ser resguardada como garantia do princípio da culpabilidade e da estrita legalidade penal, assegurando que o sistema de justiça criminal opere com equilíbrio técnico e respeito intransigente aos direitos fundamentais (Brasil, 1988; Masson, 2024).

REFERÊNCIAS

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: parte geral**. 30. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 21 nov. 2026.

BRASIL. Decreto-Lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940. Disponível em: https://planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 21 nov. 2026.

BRASIL. Lei n.º 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Altera dispositivos da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 dez. 2017.

BRASIL. Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997.

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.

CALAND, Lucas Alves Silva. Homicídio no trânsito: dolo eventual ou culpa consciente? **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, São Paulo, ano 6, v. 1, p. 33-44, 2021. Disponível em: https://www.nucleodoconhecimento.com.br/lei/homicidio-no-transito. Acesso em: 31 maio 2026.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: parte geral**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

ESTEFAM, André. **Direito Penal: parte geral**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: parte geral**. 26. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2024.

JESUS, Damásio de. **Direito Penal: parte geral**. 38. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

LOPES JR., Aury. **Direito Processual Penal**. Porto Alegre: Saraiva, 2023.

MASSON, Cleber. **Direito Penal: parte geral**. São Paulo: Método, 2024.

parte geral. São Paulo: Método, 2021.

Este trabalho está licenciado sob a **Creative Commons Atribuição–Não Comercial (CC BY-NC)**. É permitida a reprodução, distribuição e adaptação do conteúdo para fins não comerciais, desde que seja atribuída a autoria e indicada a fonte original.