

**ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DE MATO GROSSO DO  
SUL NO CONTEXTO NORMATIVO E CONJUNTURA  
ATUAL PARA UM TRÂNSITO SEGURO**

***PERFORMANCE OF THE MILITARY POLICE OF MATO  
GROSSO DO SUL IN THE NORMATIVE CONTEXT  
AND CURRENT CONJUNCTURE FOR SAFE TRANSIT***

## ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DE MATO GROSSO DO SUL NO CONTEXTO NORMATIVO E CONJUNTURA ATUAL PARA UM TRÂNSITO SEGURO

### PERFORMANCE OF THE MILITARY POLICE OF MATO GROSSO DO SUL IN THE NORMATIVE CONTEXT AND CURRENT CONJUNCTURE FOR SAFE TRANSIT

**Thaiany Oliveira Arantes<sup>1</sup>**

e-mail: thayarantes@hotmail.com

**Waldomiro Vargas Júnior<sup>2</sup>**

e-mail: walvjr@yahoo.com.br

#### RESUMO:

A frequência dos acidentes de trânsito tem levado a sociedade, cada vez mais preocupada com a iminente insegurança, a reivindicar por ações mais incisivas do Estado. O presente trabalho pretende demonstrar a atuação da Polícia Militar do Estado do Mato Grosso do Sul no Policiamento Ostensivo de Trânsito, enquanto instrumento na prevenção e repressão no combate aos crimes de trânsito, e os realizados neste contexto. Neste intuito, por se tratar de um estudo qualitativo, foi feita a revisão bibliográfica, mediante exame literário em obras previamente selecionadas na base de dados da *Scientific Eletronic Library Online (SCIELO)*, *Google School*, CAPES, Ministério da Educação, Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) e na Secretaria de Estado, Justiça e Segurança Pública (SEJUSP). Foram examinados documentos e a legislação vigente como normas jurídicas, doutrinas e jurisprudências no que tange ao tema, apresentando conceitos e exemplificações a partir de estudos literários feitos com base nas normas existentes sobre a atuação da Polícia Militar no planejamento, gestão, organização e segurança do trânsito urbano. A polícia militar busca atuar no policiamento ostensivo no trânsito para contribuir com a preservação da ordem pública, incolumidade pública das pessoas e dos bens patrimoniais, exercendo a fiscalização nas vias públicas, orientando, removendo veículos em situações irregulares, identificando e coibindo infrações, como excesso de velocidade, o desrespeito a sinalizações e direção sob influência de álcool ou drogas.

**Palavras-Chave:** Polícia. Militar. Trânsito. Policiamento. Gestão.

#### ABSTRACT:

The frequency of traffic accidents has led society, increasingly concerned about imminent insecurity, to demand more incisive actions by the State. The present work intends to demonstrate the performance of the Military Police of the State of Mato Grosso do Sul in Ostensive Traffic Policing, as an instrument in the

<sup>1</sup> Licenciatura em Matemática, pela Universidade Anhanguera-Uniderp, 2011, Bacharel em Direito pela Universidade Católica Dom Bosco, 2016, Pós Graduação em Perícia Criminal e Ciência Forenses, 2018.

<sup>2</sup> Capitão QAOPM da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso do Sul. Orientador do Trabalho de Conclusão de curso. Campo Grande MS. Brasil.

prevention and repression in the fight against traffic crimes, and those carried out in this context. For this purpose, as it is a qualitative study, a bibliographical review was carried out, where a literary examination was carried out in previously selected works in the database of the Scientific Electronic Library Online (SCIELO), Google School, CAPES, Ministry of Education, Ministry of Justice and Public Security (MJSP) and the Secretariat of State, Justice and Public Security (SEJUSP). Being examined documents, current legislation, such as legal norms, doctrines and jurisprudence regarding the subject, presenting concepts and examples from literary studies based on existing norms on the role of the Military Police in planning, management, organization and security of urban traffic. The military police seek to act in the ostensive policing of traffic to contribute to the preservation of public order, public safety of people and property, exercising traffic inspection on public roads, guiding, removing vehicles in irregular situations, identifying and curbing infractions, such as speeding, disregarding traffic signs, and driving under the influence of alcohol or drugs.

**Keywords: Police. Military. Traffic. Policing. Management.**

## INTRODUÇÃO

A população mundial utiliza o trânsito como meio de locomoção para exercer as suas mais variadas atividades, como as laborais, os passeios, a simples ida a academias, escolas e qualquer atividade que seja necessário fazer uso do trânsito urbano. Contudo, esta locomoção, assim como toda convivência em sociedade, também precisa ser disciplinada, regulada e fiscalizada.

Nessa vertente, para entender o papel da Polícia Militar é preciso analisar as premissas e prerrogativas dispostas na legislação infraconstitucional, o Decreto-Lei 667/69, com redação dada pelo Decreto-Lei 2.010/83, que reorganizou as Polícias Militares, estabelecendo:

Art. 3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

- a) executar com exclusividade ressalva as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pela autoridade competente, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;
- b) atuar de maneira preventiva, como força de dissuasão, em locais ou áreas específicas, onde se presuma ser possível a perturbação da ordem; (BRASIL, 1983).

A reflexão do artigo acima remete a conceitos importantes, como por exemplo, o trânsito e o policiamento ostensivo, para a preservação da ordem pública, conforme também previsto no artigo 144, §5º da Constituição Federal de 1988.

Assim como também está descrito no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que explica em seu artigo 1º, § 1º, o trânsito como sendo 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 (BRASIL, 1997).

É importante e necessário ressaltar que a Constituição Federal de 1988 estabelece uma interação com outros órgãos para promover a segurança no trânsito, fato que ambas as Constituições, a Federal e a Estadual, demonstram relevância, conforme o artigo 47 desta última.

Art. 47. À Polícia Militar incumbem, além de outras atribuições que a lei estabelecer:

- I - Policiamento ostensivo e preventivo de segurança;
- II - Policiamento preventivo e ostensivo para a defesa do meio ambiente;
- III - Policiamento do trânsito urbano e do rodoviário estadual, por delegação do Departamento Estadual de Trânsito; (MATO GROSSO DO SUL, 1989).

A Constituição Federal (CF) em seu artigo 144 expõe que as ações para prevenir acidentes de trânsito e garantir a segurança dos usuários na via pública, são os métodos aplicados para construir a segurança viária.

Art. 144 - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas (BRASIL, 1988).

Nesse sentido, em plena consonância com a Constituição Federal de 1988, a Constituição Estadual de Mato Grosso do Sul estabelece que a Segurança Pública cabe à Polícia Militar:

Art. 40. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública, das prerrogativas da cidadania, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, por meio dos seguintes órgãos, subordinados ao Governador do Estado, e vinculados operacional e administrativamente à Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública: (redação dada pela EC nº 85, de 8 de setembro de 2020, publicada no D.O. 10.274, de 9 de setembro de 2020, página 2)

- I - A Polícia Civil;
- II - A Polícia Militar;
- III - Corpo de Bombeiros Militar;
- IV - Polícia Penal (MATO GROSSO DO SUL, 1989).

Este artigo tem como objetivo refletir sobre a temática segurança do trânsito e o papel desempenhado pela Polícia Militar para garantia da ordem pública. Este estudo

justifica-se na possibilidade de proporcionar aos policiais militares e a sociedade, ampliar os seus conhecimentos sobre as prerrogativas e o papel da Polícia Militar nas ações ostensivas, em especial nas intervenções no contexto do trânsito.

Assim, como necessitamos diariamente usar meios de locomoção é importante resguardar os usuários dos fatores de risco que os acidentes de trânsito oferecem. No que diz respeito a esses fatores é necessário o aumento do nível de segurança no trânsito, que vão além das políticas tecnológicas, ou seja, é necessário estruturar e organizar políticas de segurança no trânsito, conseqüentemente a cultura da consciência dos motoristas, dos ciclistas, dos pedestres e dos motociclistas no uso das vias públicas.

## **METODOLOGIA**

Por se tratar de um estudo descritivo, qualitativo, foi efetuada pesquisa bibliográfica, em que foram analisadas obras produzidas entre os anos de 2010 e 2023, previamente selecionadas nos acervos da Scientific Electronic Library Online (SCIELO), Google School, CAPES, Ministério da Educação, Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), na Secretaria de Estado, Justiça e Segurança Pública (SEJUSP) e na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso do Sul.

Este método foi utilizado por ser considerado, como explica Minayo (2003), fundamental para a elaboração de qualquer estudo ou pesquisa que se pretende desenvolver, haja vista que possibilita a realização de análise detalhada de teorias e conhecimento científicos que se relacionam com a temática que será abordada.

O estudo descritivo tem como propósito principal retratar características, fenômenos ou eventos da forma como eles são, sem modificar a sua versão, busca coletar dados e analisá-los. No aspecto qualitativo visou compreender e interpretar a natureza e significados das experiências humanas, comportamentos e interações sociais, buscando informações detalhadas, analisando o contexto social e cultural em relação ao tema. Já a pesquisa bibliográfica envolve o estudo e análise de fontes secundárias, como livros, artigos, monografias, teses, e outros materiais escritos.

Sendo assim, neste artigo as obras foram selecionadas utilizando-se o cruzamento de palavras-chaves como “polícia militar”, “policiamento ostensivo”, “policiamento ostensivo trânsito”, “prevenção de acidentes”, “acidentes de trânsito”,

“fiscalização trânsito”, “educação para o trânsito”. Foram selecionadas obras produzidas no idioma português e o material selecionado foi analisado por meio de leitura detalhada do conteúdo, buscando estabelecer as compreensões sobre o papel da Polícia Militar do Estado do Mato Grosso do Sul no Policiamento Ostensivo de Trânsito.

## RESULTADO E DISCUSSÕES

### O trânsito na contemporaneidade

Antes de refletir sobre as prerrogativas e a atuação da Polícia Militar nas questões do trânsito, sobretudo seu papel na garantia da ordem pública no âmbito do sistema viário, é preciso um breve delineamento do panorama do trânsito contemporâneo.

O Brasil, no contexto atual, possui uma frota de veículos automotores três vezes superior ao de décadas passadas. Frota que inevitavelmente disputa espaços com a sociedade em geral, infligindo, na maioria das vezes, uma série de situações que nem sempre são vistas positivamente pela população, mesmo diante de inúmeros benefícios decorrentes desta situação, como por exemplo a agilidade de locomoção das pessoas e o aumento no fluxo, o que de certa forma reflete no crescimento socioeconômico interno (COSTA; CAVALCANTI, 2017).

Mas o aumento na frota de veículos é uma realidade projetada. Para se ter uma ideia, de acordo com estudos do Ministério de Minas e Energia (COSTA; CAVALCANTI, 2017) o setor de transportes apresentará importante evolução no horizonte de 2050, influenciado em grande parte pela evolução de variáveis socioeconômicas.

O Ministério de Minas e Energia aponta que no setor do transporte de passageiros, o aumento da população urbana, onde ocorrerá um acréscimo de cerca de 30 milhões de pessoas em 2050, aliado ao aumento da renda per capita e ao elevado potencial de crescimento do mercado consumidor, repercutirá em nova demanda por mobilidade e, conseqüentemente, no perfil da distribuição modal. Ou seja, o aumento na frota de veículos automotores é uma realidade quase que irreversível (COSTA; CAVALCANTI, 2017).

Ocorrerá, portanto, o significativo aumento no compartilhamento do sistema viário, o que preocupa determinada parcela da população. Isso porque frequentemente

os meios de comunicação noticiam perdas de vidas, ou acidentes que deixam sequelas irreversíveis em famílias inteiras, oriundas de imprudências ou negligência humana (CASTRO et al, 2010; OLIVEIRA, 2013).

Esses acontecimentos noticiados de forma diária nos meios de comunicação causam medo e insegurança na população de modo geral, seja pela insegurança por parte dos órgãos fiscalizador ou pela não consciência dos usuarios da via, com a imprudência ou negligência no que tange ao desrespeito das normas de trânsito.

E é sob este panorama que o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), ao longo de seus 26 anos, tem em sua relativa modernidade, decorrente das inúmeras reformulações legais, tentado em seus aspectos inovadores, reestabelecer preceitos já instituídos na Constituição Federal (1988) (BRASIL, 1997; BRASIL, 1988). Com o intuito de disciplinar, de redimir, o sistema viário brasileiro de ostentar níveis estatísticos elevadíssimos de fatalidades no trânsito, consequência de inúmeros e constantes acidentes, causados por transgressões das normas legais estabelecidas, ou resultado da inobservância de cuidados elementares com a segurança pessoal, seja individual ou coletiva, e veicular (CARVALHO, 2020).

O fato é que os acidentes de trânsito, assim como as mudanças na legislação pertinente, têm despertado cada vez mais preocupação e o interesse da sociedade, desencadeando nacionalmente, segundo Carvalho (2020), inúmeros debates e discussões, entre os operadores do direito, a justiça, os órgãos e instituições que representam o Estado na fiscalização e na aplicação da lei, como a Polícia Militar, especialistas, teóricos e a sociedade, em busca de soluções e ações efetivas para uma conscientização geral sobre a questão de se preservar o bem mais valioso, a vida. Haja vista que na maioria das situações, no caso os acidentes no trânsito, o causador desrespeitou o que preconiza a legislação de trânsito vigente.

E no tocante a legislação vigente, as regras no trânsito são preceituadas através do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n 9.503/97, dispendo ao longo de seus 341 artigos sobre os delitos, tipos de homicídios e lesões corporais, como os previstos nos artigos nº 302 e 303, distinguindo-se e tipificando, além de regulamentar o tráfego de veículos e pessoas em vias públicas e privadas, as condutas criminosas entre culposas e dolosas e suas punibilidades (BRASIL, 1997).

Entretanto o trânsito também é preceituado em diversos dispositivos como a Constituição Federal de 1988, a Convenção de Viena, o Acordo do MERCOSUL, Resoluções e deliberações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), leis, decretos e portarias estaduais e municipais, assim como as doutrinas e jurisprudências (CARVALHO, 2020).

De acordo com Saldiva (2017), em tempos atuais os crimes de trânsito representam um dos mais graves problemas enfrentados no caminho evolutivo das sociedades modernas, sendo até mesmo comparados a grandes eventos catastróficos, conflitos e guerras devido ao número elevado de vítimas fatais, com a questão da violência no trânsito tendo transpassando barreiras continentais, preocupando nações espalhadas mundo a fora.

E é preocupada com esta situação, que a Organização das Nações Unidas (ONU) vem recomendando que os países membros desenvolvam políticas públicas que foquem em ações voltadas à segurança no trânsito, com a missão de convocar as comunidades nacionais e internacionais a implementar discussões visando a diminuição no número de vítimas fatais ou não decorrentes de acidentes de trânsito (OLIVEIRA, 2011; ABRAMET, 2011). Segundo Oliveira (2011) a ONU chegou a relatar que devido ao elevado número de vítimas em acidentes automobilísticos, a alcunha de o “holocausto da estrada”. O autor justifica e explica que isso é porque, o número elevado de veículos automotores disputando espaço neste crescimento globalizado com as pessoas, reflete a expansão desenfreada de sociedades capitalistas.

Para Machado (2013) esta disputa não tem fim, haja vista que o crescimento é eminente e a evolução das sociedades não retroage em face da necessidade de mudanças, seja na qualidade de vida ou mudanças ideológicas:

[...] Por conta disso, o trânsito enseja 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 as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem base ideológica e política; dependendo de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (MACHADO, 2013, p.43).

O autor continua afirmando que este acesso ao poder e esta disputa por espaço remete a um ambiente de hostilidades e conflitos, resultando em sensações de insegurança entre condutores e pedestres, fazendo do trânsito uma válvula de escape,



onde os mesmos tentam exteriorizar suas angústias e emoções acumuladas. Aliando-se a estas questões está o elemento da necessidade de desenvolvimento social e econômico, ou seja, o crescimento das cidades, dos meios de transportes e vias, assim como o aumento do poder econômico que conseqüentemente influencia no poder aquisitivo individual e coletivo (MACHADO, 2013).

Em meio a este crescimento estão as pessoas da sociedade compartilhando espaço com os meios de transportes em geral, veículos automotores, desencadeando inúmeros níveis de comportamentos. As pessoas ao utilizarem o trânsito para extravasar suas emoções contidas, conseqüentemente trazem átona uma série de problemas, principalmente quando para isto se faz uso do excesso de velocidade, imprudências, competições não autorizadas em vias públicas, de exhibições de manobras perigosas, prática de direção sob influência de álcool ou outras substâncias que afetam o nível de consciência do indivíduo, além de inúmeras outras maneiras caracterizadas pelo ilícito, e na maioria das vezes resultando em vítimas fatais (CALLEGARO, 2012; OLIVEIRA, 2014; MACHADO, 2013; CARVALHO, 2020).

E ao tratar e preceituar sobre o tráfego de pessoas e veículos em vias públicas ou privadas, a legislação pertinente, no caso o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conceitua já no artigo 1º, § 1º, Trânsito da seguinte forma:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 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 de descarga (BRASIL, 1997).

Assim, ao longo de seus artigos o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece desde a sua promulgação, mesmo com as inúmeras reformas, as condutas tipificadas como crimes, como por exemplo a previsão dos chamados Crimes em Espécie, previstos entre os artigos 302 e 312, onde estão descritos crimes ou delitos, condutas ilícitas, como por exemplo o homicídio culposo, a lesão corporal culposa à direção de veículo automotor, a condução de veículo sobre a influência de álcool, a participação em competições não autorizadas em via pública, dentre outras práticas que, infelizmente, tem se tornado comuns no trânsito brasileiro (BRASIL, 1997).

Dessa maneira o sistema jurídico e a base teórica, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), classifica em seu contexto onze tipos penais, correlacionados e interativos criminalmente as infrações acima citadas, como por exemplo, o Homicídio Culposo, que ocorre quando o indivíduo causa acidente conduzindo veículo automotor resultando em vítima fatal, previsto no artigo nº 302, que prevê “Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (BRASIL, 1997).

Porém, a Lei 12.971 de 2014 ao reeditar o artigo 302 passou a dispor a nova regra para este tipo de crime, estabelecendo que:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:

I - Não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação  
- Praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do sinistro;

IV - No exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. (BRASIL, 1997).

E também a Lesão Corporal Culposa, prevista no artigo nº 303, que ocorre da mesma maneira, porém sem vítima fatal, ou seja, houve dano sem a perda da vida, cuja as punibilidades foram reformuladas pela Lei nº 13.546/2017:

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (Incluído pela Lei nº 13.546, de 2017) (BRASIL, 1997).

Nessa mesma vertente está o crime tipificado como Omissão de Socorro no Trânsito, artigo nº 304, que se refere à obrigação do agente causador do acidente de trânsito, de prestar imediata atenção à vítima, assim como comunicar sua infração aos órgãos competentes para as devidas providências relativas ao socorro imediato, na inobservância deste, mesmo estará sujeito às penalidades de detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave. Sob esta ótica o artigo 305, modificado pela Lei 14.599/2023, passando a estabelecer que “[...] Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa. (BRASIL, 1997).

Outro crime que tem se tornado rotineiro no trânsito é a Embriaguez ao Volante, que segundo o artigo 306, reformulado em 2012 por meio da Lei nº 12.760/2012, refere-se ao fato do condutor do veículo estar trafegando em vias públicas ou privadas sob o efeito de álcool ou substâncias análogas e causar acidentes, em decorrência de condutas inadequadas e irregulares:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

I - Concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - Sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012) (BRASIL, 1997).

A condução de veículo automotor sem autorização, com a carteira de habilitação suspensa ou cancelada, desenvolvendo comportamentos inadequados e conseqüentemente influenciando a ocorrência de acidentes também são crimes previstos claramente no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em específico no artigo 307:



Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código: Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único.

Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art.293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação (BRASIL, 1997).

Assim como a condução de veículo de forma imprudente e não autorizada, desempenhado velocidade incompatível e não autorizada em locais proibidos, consentido assim a eminência de ocorrência de acidentes, previstos no artigo 308, reformulado pelas Lei nº 13.546/2017 e 12.971/2014, do Código de Trânsito:

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada:(Redação dada pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

§ 1º Se da prática do crime previsto no caput resultar lesão corporal de natureza grave, e as circunstâncias demonstrarem que o agente não quis o resultado nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena privativa de liberdade é de reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo. (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (BRASIL, 1997).

Outro crime comum também tipificado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a colaboração com condutas ilícitas, permitindo-se que atos infracionais aconteçam através de terceiros, crime tipificado no artigo nº 310, que mais tarde foi substituído pela lei nº 12.619/ 2012. Entretanto o artigo resumia que:

Art. 310. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança: Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL, 1997).

Todos os preceitos dispostos no artigo nº 310 foram abarcados na Lei nº 12.619/2012, mas o fato é que existi uma linha tênue relativa à incidência do dolo

eventual nos tipos criminais previstos nestes artigos, levando a emblemática discussão sobre a previsibilidade da modalidade entre a culpa consciente e o dolo eventual nos crimes de trânsito.

Outro ponto importantíssimo ao se analisar os artigos supracitados é a correta forma de adequação do tipo penal a conduta no trânsito, haja vista que ao se confundir nas similitudes dos institutos, como por exemplo a questão do dolo e da culpa nos acidentes de trânsito, os operadores forenses podem gerar graves consequências para o agente causador do delito, interferindo diretamente na aplicabilidade das punições (BRASIL, 1988; BRASIL, 1997).

Pois quando o indivíduo causador de ato infracional ou crime no trânsito responderá a processo tipificado como culpa consciente, responderá pela modalidade culposa. Se, contudo, for processado por crime praticado com dolo eventual, responderá pela modalidade dolosa, o que resultará em um considerável aumento da pena in abstracto, como por exemplo em casos com vítima fatal, em acidentes de trânsito, onde o processo instaurado seguirá especialmente o rito do Tribunal do Júri, como Santos (2009) explica:

No caso específico do homicídio praticado com o uso de veículo automotor — sendo este capitulado na forma culposa — a pena a ser imposta variará entre dois a quatro anos de detenção (artigo 302 da Lei 9503/97). Enquanto que, sendo feito o enquadramento com base no dolo eventual (artigo 121, caput do Código Penal), a pena irá variar de seis a vinte anos de reclusão (além de seguir a tramitação específica do Tribunal do Júri) (SANTOS 2009 p.21).

Sendo assim para um correto enquadramento da tipificação penal torna-se fundamental uma análise minuciosa das informações anexadas ao processo, para se compreender a dinâmica da conduta, haja vista que o agente infrator dificilmente irá declarar sua verdadeira intenção no momento da execução do crime, porque isso importaria em sua própria confissão. Contudo, os processos instaurados devem ser pautados nas dinâmicas das condutas do indivíduo infrator, deixando de lado seus aspectos variáveis psicológicos (OLIVEIRA, 2014).

E para que as ações e condutas criminosas ocorridas no trânsito, independente do sistema viário, ocorram seguindo os preceitos constitucionais estabelecidos, sobretudo os relacionados ao devido processo legal, os agentes e instituições representantes do Estado precisam atuar seguindo as prerrogativas e premissas

estabelecidas no sistema normativo (CALLEGARO, 2012; OLIVEIRA, 2014; MACHADO, 2013; CARVALHO, 2020).

Dentre estas instituições está a Polícia Militar, que possui prerrogativas legais constitucionais e infraconstitucionais para atuar de forma ostensiva, preventiva e repressiva na preservação da ordem pública também no trânsito.

### **Polícia militar e as suas competência para o trânsito**

Quando o assunto é segurança viária, o tema remete a questionamentos como os que visam compreender as ações que buscam proporcionar melhorias no trânsito e a prevenção de acidentes. Esse conjunto de medidas de prevenção de acidentes passa a ser ponto primordial, por exemplo, quando ocorre o horário de pico, com a desordem da via e o intenso fluxo de pessoas e automóveis.

Urge a necessidade de intervenção do poder estatal, por meio da Polícia Militar, pois o policiamento ostensivo e a organização do trânsito ajudam a melhorar a sua fluidez além de prevenir acidentes. Outra questão importante é processo de Educação para o trânsito e políticas públicas para implementação, questão que começa nos primeiros anos de aprendizados que serão pilares para toda a vida.

O artigo 23 da Constituição Federal (CF) de 1988 demonstra a competência dos entes federativos no compromisso de implementar políticas públicas voltadas para a educação no trânsito, estabelecendo "(...) Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito (BRASIL, 1988).

A competência comum dos entes federativos demonstra a suma importância da educação para o trânsito e com isso a prevenção de acidentes, pois a política de trânsito junto ao ambiente escolar e acadêmico vão formar cidadãos éticos e morais com atitudes críticas para evitar acidentes.

O Código Trânsito Brasileiro (CTB) e o Contran, pontuam campanhas educacionais, conforme mencionado nos artigos abaixo:

O Artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) elenca:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivas de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais (BRASIL, 1997).

É necessário construir uma cultura e hábitos corretos nos usuários, para se evitar acidentes e garantir o uso da via de trânsito de forma correta. Assim iremos conseguir evitar por exemplo: deixar de fazer uso de bebida alcoólica ao dirigir, usar corretamente as passagens canalizadas (lugares destinados ao trânsito de pedestres), uso de ciclovias e ciclofaixas de forma adequada e outras posturas pertinentes relacionadas.

A educação para o trânsito exige uma metodologia na sua aplicação, ou seja, cada etapa escolar desdobra em projetos para orientar o desenvolvimento intelectual das pessoas, possibilitando a capacidade de aprendizado e reflexões das condutas. A educação do trânsito nas escolas e ambiente escolar envolve uma área interdisciplinar aplicada em todas as faixas etárias conforme demonstra o Código de Trânsito Brasileiro pontua:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os

órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação, mediante proposta do Contran e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá: (Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

- I - A adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
- II - A adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas



de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores; III - A criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito; IV - A elaboração de planos de redução de sinistros de trânsito com os núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito (BRASIL, 1997).

Por fim, vale destacar o trecho do livro “Engenharia de Tráfego”, no qual o Pereira (2008, p.39) apresenta o seguinte pensamento: “A fiscalização deve ser permanente, abrangente e atuante educadora para que se perceba a assimilação na educação”.

### **Policciamento ostensivo de trânsito**

O Policiamento Ostensivo de Trânsito é exercido pela Polícia Militar para a segurança da ordem pública, nos termos do artigo 144, §5º da Constituição Federal de 1988. Diante disso, Silva (1995, p. 89) destaca que:

Aparecem como novas atividades, em relação ao texto da constituição anterior, a competência para a “polícia ostensiva”, caracterizando o exercício do ciclo completo do poder de polícia – ordem, licença, fiscalização (aí o policiamento ostensivo) e sanção de polícia, além da troca de expressão “manutenção” por “preservação” (SILVA, 1995, p.89).

Depreende-se, portanto, que o Policiamento Ostensivo por parte da Polícia Militar visa assegurar um trânsito com fluidez, conforto e segurança das pessoas. Ademais, a Constituição Estadual do Mato Grosso do Sul denota como atuação da Polícia Militar, in verbis:

Art. 47. À Polícia Militar incumbem, além de outras atribuições que a lei estabelecer:

- I - Policiamento ostensivo e preventivo de segurança;
- II - Policiamento preventivo e ostensivo para a defesa do meio ambiente;
- III - policiamento do trânsito urbano e do rodoviário estadual, por delegação do Departamento Estadual de Trânsito; (MATO GROSSO DO SUL, 1989).

As atribuições da Polícia Militar descritas, que além do policiamento ostensivo previsto na Constituição Estadual, e também no Código Trânsito Brasileiro (CTB), trouxe como competência a atribuição da fiscalização do trânsito mediante convênio, conforme destacado no artigo nº 23:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

- III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos



rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados; (BRASIL, 1997).

Com a nova Lei nº 14.229/2021 é Agente da Autoridade de Trânsito os seguintes servidores de carreira: o Policial Rodoviário Federal e o Agente de Trânsito, incluídos neste último o Policial Militar e o Policial Legislativo, estes, mediante convênio com a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

A fiscalização de trânsito, mediante o convênio firmado entre a Polícia Militar e o órgão de trânsito responsável pela via almeja reduzir o número de acidentes de trânsito, o número de veículos irregulares, diminui o índice de mortes em decorrência dos crimes de trânsito, por exemplo: homicídio culposo (Art. 302 do CTB), omissão de socorro (Art. 304 do CTB), fuga à responsabilidade civil e criminal (Art. 305 do CTB), embriaguez ao volante (Art. 306 do CTB).

### **Ciclo de atuação da polícia militar**

A necessidade de se locomover para as mais diversas finalidades, como trabalho, lazer, estudo é necessário ter cidades mais eficientes quanto a gestão de trânsito. Evitar os congestionamentos, os acidentes e a poluição sonora convergem para uma melhoria na qualidade de vida dos usuários.

Assim, de acordo com a Política Nacional de Trânsito (PNT) suas diretrizes são formadas com base no Código Trânsito Brasileiro (CTB) – artigo 6º do CTB:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I - Estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento; (grifo nosso)
- II - Fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III - Estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema (BRASIL, 1997).

Dessa forma, a necessidade de mobilidade inteligente se faz necessário para compor a eficiência, a eficácia e sustentabilidade ambiental das cidades, componentes necessários e atrelados a finalidade de produzir uma qualidade vida do cidadão durante o meio de locomoção. Toda essa atividade no trânsito precisa da relação entre o plano

direto e o plano de mobilidade urbana na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, como explica Villança

(1999, p.238), defini plano diretor:

“ (...) um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de proposta para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal ( VILLANÇA, 1999, p.238).

Cabe ressaltar ainda que a Mobilidade Urbana é eixo de desenvolvimento de estrutura das cidades e com ela norteia toda gestão de desenvolvimento econômico e segurança pública nos mais diversos setores sociais. Portanto, é necessário integrar novas regras de políticas públicas, questão assídua para atividade da Polícia Militar, nos termos do artigo 144, §5º, “§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública...” da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988).

A efetividade dessas ações de policiamento ostensivo está ligada a fiscalização proporcional a verificação da obediência das pessoas às leis e regras de trânsito, orientando quando necessário, multando ou tomando outras providencias que for necessária para garantir a segurança urbana.

Outro ponto a ser observado é o comportamento do humano e a engenharia de desenvolvimento de projetos, Akishino e Pereira (2008) explanam que o desenvolvimento de projetos se encontra por meio de infraestrutura das cidades (construção de pontes, viadutos, dispositivos viários) para circulação (definição de hierarquia das vias, sentidos de percursos, locais para estacionar). Acrescenta ainda, sinalização (implantação de sinalização vertical e horizontal nas vias) e gestão (estratégias de trânsito).

A relação do convênio da Polícia Militar e a Fiscalização de Trânsito sob a perspectiva desse convênio da Polícia Militar, é importante destacar seguinte análise jurídica. Por exemplo, o Policial Militar para lavrar infração de trânsito, ou seja, questões pontuais ligadas diretamente

o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) precisa do curso de agente de trânsito, no caso credenciado pela Autoridade Trânsito.

Por outro lado, quando então devidamente credenciado pela Autoridade, o policial militar pode exercer as atribuições previstas no artigo 280, §4º do CTB:

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência (BRASIL, 1997).

No que tange ao policial militar não credenciado, cabe a este o policiamento ostensivo com objetivo elencado pela Constituição Federal – artigo 144, §5º, “... polícia ostensiva e a preservação da ordem pública...”, com o objetivo de garantir a segurança viária. (BRASIL, 1988).

A garantia da ordem pública envolve a segurança pública no trânsito, como sendo necessária para preservação da ordem pública e a incolumidade das pessoas e do patrimônio, como forma de estabelecer uma qualidade vida sadia, visto que as vias públicas são bens de uso comum do povo, sendo necessária a harmonia no trânsito (OLIVEIRA, 2014).

É importante ressaltar ainda que nessa situação o policial pode exercer as seguintes tarefas: abordagens para verificar documentação do veículo, pois pode ser objeto de furto, roubo, receptação, ou ainda como objeto para prática de crime como tráfico de drogas e armas, contrabando, ou ainda caso de sequestro de pessoas.

Embora, no âmbito administrativo o policial não poderá lavrar o auto de infração de trânsito caso verifique, este poderá conduzir a delegacias se o condutor for flagrado em delito como citado acima. Além disso, nos casos dos crimes de trânsito, previsto do no CTB – “Dos Crimes em Espécie” – Do artigo 302 ao artigo 312 (BRASIL, 1997).

A Resolução nº 497/2014 do CONTRAN (BRASIL, 2014) proíbe expressamente a lavratura de AIT por solicitação de terceiros. Nesses casos, embora o agente não credenciado para fiscalização de trânsito, ele atuará como policial, encaminhando o condutor para delegacia para as providências cabíveis, e essa condução fica amparada nos termos do artigo 301 do Código Processo Penal: “Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito” (BRASIL, 1948).

## Prevenção de acidentes

Infelizmente a violência no trânsito provoca sequelas em todos os envolvidos, nas mais diversas formas de usuário da via, isto significa pedestres, condutores, motociclistas e ciclistas e, segundo Carvalho (2020), devido a esses fatores verifica-se a necessidade de implantação de políticas públicas e gestão pública no trânsito.

De acordo com Rozestraten (1988, p.38), seguindo os preceitos descritos no livro “Engenharia de Tráfego”, a ação conjunta entre engenharia, educação e esforço legal é o que representa um trânsito racional. Além de acrescentar que a fiscalização ou também chamada de esforço legal é o que corresponde o papel da Polícia Militar.

E no tocante ao Policiamento Ostensivo da Polícia Militar no sistema viário, esta ação refere-se a fiscalização quanto ao cumprimento das leis e as normas de circulação no trânsito, como por exemplo quando a Polícia Militar atua como agente de trânsito, fazendo atuações ou tomando outras providências legais no que diz respeito ao trânsito.

Nessa vertente, a Resolução nº 980, de 23 de setembro de 2022, que dispõe sobre temas e o cronograma das campanhas educativas com enfoque no trânsito, a serem realizadas em janeiro a dezembro de 2023 no estado de Mato Grosso do Sul, busca auxiliar e orientar a atuação da Polícia Militar ao respeito a cidadania e ao trânsito seguro (BRASIL, 2022).

Como prevenção, a Resolução nº 980/2022 (BRASIL, 2022) contempla como por exemplo ações e campanhas como o Maio Amarelo – “No Trânsito, escolha a vida!”, Setembro

– Reforçando o tema do ano: No Trânsito, Escolha a Vida!, Outubro – “Celular e Motocicleta”; Dezembro – “As rodovias e o (a) motociclista” – tema esse pertinente em decorrência de muitas festas e férias.

As campanhas educativas tem o propósito conscientizar a sociedade sobre as consequências que a imprudência e negligência no trânsito pode oferecer a vida (LOPES, 2020).

A responsabilidade é compartilhada com todos os entes federativos (União, Estado, Município e DF), e está incluindo nessas campanhas educacionais, em busca de um comportamento seguro no trânsito há fatores como intensificar a prevenção de crimes e infrações relacionadas ao trânsito.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo teve como propósito reforçar a importância do policiamento ostensivo e a atuação preventiva da Polícia Militar no trânsito urbano das cidades, por ser uma instituição fundamental na organização deste contexto. Uma vez que o fluxo desordenado tende a gerar

desgaste físico e psicológico nos usuários e, conseqüentemente, aumentar o risco de ocorrência de acidentes.

Conforme exposto neste estudo, as conseqüências das irresponsabilidades no trânsito podem ser vistas desde lesões leves, graves, gravíssimas, até a morte. Essas fatalidades podem ser evitadas com o policiamento efetivo da Polícia Militar, que sob as premissas do art. 144, §5º, da Constituição Federal de 1988, e do art. 47, inciso I, da Constituição Estadual de Mato Grosso do Sul, é a instituição responsável por realizar o policiamento ostensivo e preventivo de segurança, no sentido de preservar a ordem pública.

Nesse viés, o policiamento procura atuar dentro dos limites legais na fiscalização de trânsito em situações rotineiras e pontuais conforme a necessidade local. Além da pauta de fiscalização, políticas educativas no ambiente escolar e universitário, visto que campanhas de educação para trânsito tencionam conscientizar crianças e adultos sobre a importância de segurança nas vias de circulação.

Colocar em risco a própria vida e a de outras pessoas com comportamentos inadequados contraria os princípios do ordenamento jurídico, assim como o bem jurídico de maior valor, a vida. Assim, a influência positiva das campanhas permite reduzir e combater atitudes inconseqüentes de usuários no sistema de trânsito. Por fim, conclui-se que toda atuação preventiva, o policiamento ostensivo, a fiscalização e a organização do trânsito por parte da Polícia Militar visam mitigar a violência e os fatores de risco que os acidentes de trânsito podem infligir na vida das pessoas.

## REFERÊNCIAS

**ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Artigo, 2014, 10f. Disponível em: <<http://www.abramet.org.br/Site/Home.aspx>> Acesso em: 30 junho 2023.**

**ANDRADE, Vinicius Ribeiro Aragão de; TRUPPEL FILHO, José Onildo. Policiamento e fiscalização do trânsito urbano: uma análise do papel das polícias militares. Revista Ordem Pública, [S. l.], v. 7, n. 1, p. 221-237, 2014. Disponível em: <https://rop.emnuvens.com.br/rop/article/viewFile/75/74>. Acesso em: 01 maio 2022.**

**BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 2 de julho de 2022.**

**BRASIL. Decreto nº 10.667, de 5 de abril de 2021. Altera o Decreto nº 9.764, de 11 de abril de 2019, que dispõe sobre o recebimento de doações de bens móveis e de serviços de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Brasília DF. Disponível em [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/DEC%2010.667-2021?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%2010.667-2021?OpenDocument). Acesso em 01 julho 2023.**

**BRASIL. Decreto Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Código de Processo Penal. Brasília DF. Disponível em [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/DEL%203.689-1941?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEL%203.689-1941?OpenDocument). Acesso em 01 de julho de 2023.**

**BRASIL. Decreto Lei nº 667, de 02 de julho de 1969. Reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Território e do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília, 02 jul. 1969. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0667.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0667.htm). Acesso em: 01 maio 2022.**

**BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília DF. Disponível em: [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/lei%209.503-1997?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%209.503-1997?OpenDocument). Acesso em 20 jun. 2023.**

**BRASIL. Lei nº 12.010, de 3 de agosto de 2009. Dispõe sobre adoção; altera as leis nos 8.069, de 13 de julho de 1990 - estatuto da criança e do adolescente, 8.560, de 29 de dezembro de 1992; revoga dispositivos da lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - código civil, e da consolidação das leis do trabalho - clt, aprovada pelo decreto-lei no 5.452, de 1o de maio de 1943; e dá outras providências. Brasília DF. Disponível em [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/lei%2012.010-2009?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%2012.010-2009?OpenDocument). Acesso em 01 de julho de 2023.**

**BRASIL. Resolução nº 980, de 23 de setembro de 2022. Estabelece a mensagem, os temas e o cronograma das campanhas educativas de trânsito a serem realizadas de janeiro a dezembro de 2023. Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Brasília DF: CONTRAN, 2022. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9802022.pdf>. Acesso em 01 julho de 2023.**

**BRASIL. Resolução nº 497, de 29 de julho de 2014. Altera o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Volume I - Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários. Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Brasília DF: CONTRAN, 2014. Disponível em <https://www.legisweb.com.br/>. Acesso em 01 de julho de 2023.**

BRASIL. Ministério da Saúde: portal da saúde. **Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011 - 2020.** Brasília DF, 2012. Disponível em: <[http://portal.saude.gov.br/portal/saude/profissional/visualizar\\_texto.cfm?idtxt=37121](http://portal.saude.gov.br/portal/saude/profissional/visualizar_texto.cfm?idtxt=37121)

>: Acesso em: 30 jun. 2023.

BRASIL. Ministério do Transporte. **Resolução do Contran apresenta tema das campanhas educativas 2023: "No trânsito, escolha a vida".** Artigo, 2022, 4f. Assessoria Especial de Comunicação/Ministério da Infraestrutura. Brasília DF: Ministério dos Transportes, 2022. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br>. Acesso em 01 de julho de 2023.

CALLEGARO. Henrique Dorneles. **O reconhecimento do dolo eventual nos crimes cometidos na direção de veículo automotor.** Monografia 2012 48 pg. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul UNIJUI. Ijuí RS.

**CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) Rio de Janeiro: Ipea, 2020. Disponível em <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>. Acesso em 29 jun. 2023.

**CASTRO, Jorge Abrahão et al. Perspectivas da política social no Brasil. Projeto Perspectivas do Desenvolvimento Brasileiro. Organização Alexandre Arbex Valadares et al. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Brasília: IPEA, 2010.**

**COSTA, Ângela Oliveira da Costa; CAVALCANTI, Marcelo Castelo Branco. Estudos da Demanda de Energia 2050. 2017, 257f. Nota Técnica Demanda DEA 13/15- Demanda de Energia 2050. Organização Equipe Técnica Allex Yujhi Gomes Yukizaki, Ana Cristina Braga Maia, Arnaldo dos Santos Junior. Ministério de Minas e Energia (MME). Empresa de Pesquisa Energética. Brasília DF: Ministério de Minas e Energia, 2018.**

DIAS, Jair José. Trânsito e Polícia Militar: alguns aspectos. **Periódicos da PMMG: O Alferes. Belo Horizonte, v. 2, n. 2, p. 93-118, jan. 1984.** Disponível em:

<https://revista.policiamilitar.mg.gov.br/index.php/alferes/article/view/168/138>. Acesso em: 01 maio 2022.

GASPARINI, Diógenes. Novo Código de Trânsito: os municípios e o policiamento. **Revista Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 212, n. 2, p. 175-194, 01 abr. 1998.** Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/47175>. Acesso em: 29 maio 2022.

**KUREKE, Bruna Marcell Claudino Buher; BERNARDINIS, Márcia de Andrade Pereira. Engenharia de tráfego: aspectos fundamentais para a cidade do futuro. [S. L.]: InterSaberes, 2021.**

LOPES, Valdirson Aparecido. **Educação para o trânsito e prevenção de acidentes.** 1º ed. Curitiba: InterSabere, 2020.

MACHADO, Adriane Picchetto. **Comportamento e Trânsito. In A justiça no Trânsito.** Informativo nº 2, Tribunal de Justiça do Estado do Paraná: Varas de Delitos de Trânsito. Curitiba: Juruá, 2013.

**MATO GROSSO DO SUL. Constituição do Estado de Mato Grosso do Sul de 1989.** Campo Grande, MS, 05 out. 1989. Disponível em: <http://aacpdappls.net.ms.gov.br/appls/legislacao/secoge/govato.nsf/0a67c456bc566b8a04257e590063f1fd/dfde24a4767ddcbf04257e4b006c0233?OpenDocument>. Acesso em: 01 maio 2022.

**MATO GROSSO DO SUL. Lei Complementar nº 190, de 04 de abril de 2014. Dispõe sobre a organização, a composição e o funcionamento da Polícia Militar de Mato Grosso do Sul, e dá outras providências.** Campo Grande, MS, 05 abr. 2014. Disponível em: <http://aacpdappls.net.ms.gov.br/appls/legislacao/secoge/govato.nsf/66ecc3cfb53d53ff04256b140049444b/d050c29b6af11be304257cb70065cfd?OpenDocument&Highlight=2,bo mbeiros>. Acesso em: 01 maio 2022.

**MATO GROSSO DO SUL. DETRAN-MS. A combinação entre estresse e agressividade no trânsito pode ser fatal.** 2017. Disponível em: <https://www.detrans.ms.gov.br/a-combinacao-entre-estresse-e-agressividade-no-transito-acaba-na-maioria-das-vezes-sendo-um-facilitador-para-acidentes-e-mortes/>. Acesso em: 29 de maio 2022.

**MINAYO, Maria Cecília de Souza. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. Pesquisa social. Teoria, Método e Criatividade. 22 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.**



**OLIVEIRA, Flávio Alberto Arruda. Dolo Eventual nos Crimes de Trânsito. 2014, 63f. Monografia Graduação em Direito. Centro Universitário Anhanguera de Campo Grande. Campo Grande MS, 2014.**

OLIVEIRA, Mário Alves. **O sistema de transporte urbano e os reflexos sobre a (in) segurança no trânsito.** 2013, 190f. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Social. Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES. Montes Claros MG. 2013.

OLIVEIRA, Suzana Luzia. **O Dolo Eventual e Culpa Consciente nos delitos praticados na direção de veículo automotor.** 2011, 87f. Monografia Graduação Direito. Universidade Federal do Paraná. Curitiba PR, 2011.

**PENNAFORT, Paulo; CARDOZO, Carlos. Estresse no trânsito: preocupa a falta de paciência entre condutores nas ruas de Macapá. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2022/02/25/estresse-no-transito-preocupa-a-falta-de-paciencia-entre-condutores-nas-ruas-de-macapá.ghtml>. Acesso em: 29 de maio 2022.**

SALDIVA, Paulo. **Atendimentos por acidentes de trânsito crescem em hospitais.** Artigo, 2017, 15f. Serie Acidentes de trânsito no Brasil, um problema de saúde pública. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo SP: USP, 2017. Disponível em <https://jornal.usp.br/>. Acesso em 01 de julho de 2023.

SANTOS, Joelson Oliveira dos Santos. **A possibilidade do dolo eventual nos crimes de trânsito.** 2009, 50f. Monografia Graduação em Direito. Fundação Educacional do Município de Assis. Assis. São Paulo SP, 2009.

**SILVA, Rudney Medeiros da. O policiamento ostensivo de trânsito como ferramenta para prevenção e redução da criminalidade. Revista Ordem Pública, Florianópolis, v. 3, n. 1, p. 77-105, jan. 2010. Disponível em: <https://rop.emnuvens.com.br/rop/article/view/29>. Acesso em: 29 maio 2022.**

**SOARES, Roberta. Trânsito faz mal à saúde física e mental. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/03/14962697-transito-faz-mal-a-saude-fisica-e-mental.html>. Acesso em: 29 de maio 2022.**