

**FANESE**

Faculdade de  
Administração  
e Negócios  
de Sergipe

**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E NEGÓCIO DE SERGIPE - FANESE**  
**CURSO DE DIREITO**

**ELISANGELA DOS SANTOS GUIMARÃES**

**VIOLÊNCIA VIÁRIA: IMPLICAÇÕES LEGAIS FRENTE À FÚRIA NO TRÂNSITO**

**ARACAJU**  
**2024**

G963v

GUIMARÃES, Elisangela dos Santos

Violência viária: implicações legais frente à fúria no trânsito / Elisangela dos Santos Guimarães. - Aracaju, 2024. 26f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe. Coordenação de Direito.

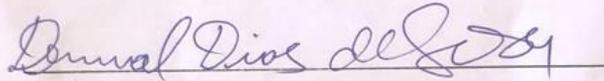
Orientador (a): Prof. Me. Denival Dias de Souza  
1. Direito 2. Violência 3. Trânsito 4. Legislação  
I Título

CDU 34 (045)

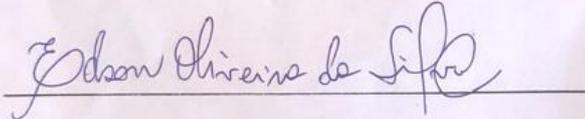
**FANESE**Faculdade de  
Administração  
e Negócios  
de Sergipe**ELISANGELA DOS SANTOS GUIMARÃES****VIOLÊNCIA VIÁRIA: IMPLICAÇÕES LEGAIS FRENTE À FÚRIA NO  
TRÂNSITO**

Artigo Científico apresentado à Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe – FANESE, como requisito parcial e elemento obrigatório para a obtenção do grau bacharel em Direito no período de 2024.1.

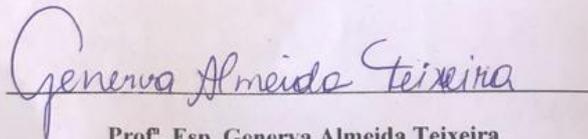
Aprovado com média: *10,0*



**Prof. Me. Denival Dias de Souza**  
1º Examinador (Orientador)



**Prof. Dr. Edson Oliveira da Silva**  
2º Examinador



**Prof. Esp. Generva Almeida Teixeira**  
3º Examinadora

Aracaju (SE), 06 de junho de 2024

# VIOLÊNCIA VIÁRIA: IMPLICAÇÕES LEGAIS FRENTE À FÚRIA NO TRÂNSITO\*

---

Elisangela dos Santos Guimarães

## RESUMO

O presente artigo aborda um estudo acerca da violência no trânsito, suas causas, consequências às vítimas e condutores e implicações legais decorrentes da má conduta nas vias. O termo violência refere-se ao uso intencional de força física, ameaça à própria pessoa ou a outros, podendo resultar em lesões, dano psicológico e até morte. O trânsito constitui uma gama de comportamentos ou incidentes ocorridos na via pública. Esses comportamentos, por vezes, envolvem o estresse, a cultura da competitividade e individualidade, afetando não apenas a saúde física ou mental das vítimas, como também as suas finanças, relações sociais e reputação na comunidade, além das implicações legais nos campos penal, civil e de trânsito. Em virtude desta constatação, fica demonstrada a necessidade de estudos voltados ao tema, a fim de que se possa estabelecer medidas de combate à violência no trânsito. O presente estudo tem como objetivo geral investigar as implicações legais decorrentes da fúria no trânsito. E como objetivos específicos: identificar padrões comportamentais associados à fúria no trânsito e seus impactos na segurança viária, demonstrar os dispositivos legais existentes relacionados à violência no trânsito e enunciar a importância da promoção à prevenção da violência, através da educação para o trânsito. A presente pesquisa intenciona responder o seguinte questionamento: Quais as implicações jurídicas decorrentes da agressividade nas vias? Para respondê-lo, a metodologia utilizada na elaboração deste artigo foi o método indutivo e descritivo, utilizando-se de pesquisas bibliográficas, históricas, legislações e artigos científicos referentes ao tema. O estudo da fúria no trânsito e suas implicações legais foi crucial para compreender a problemática da violência viária e buscar soluções eficazes. Nesse sentido, conclui-se que dentre os fatores intrínsecos, o estresse é o componente principal da ação agressiva do condutor. Além disso, as leis vigentes em nosso país favorecem a cultura da impunidade em relação aos crimes de trânsito. Desse modo, para minimizar o problema é fundamental que haja ações voltadas à conscientização do respeito às leis do trânsito desde a infância, estimular a responsabilidade individual dos condutores e contribuir para a busca de soluções legais que melhorem a segurança viária.

**Palavras-chave:** Código de Trânsito Brasileiro. Violência. Trânsito. Legislação. Educação.

## 1 INTRODUÇÃO

No cenário mutável das vias públicas, o trânsito brasileiro enfrenta desafios significativos relacionados à violência. A crescente complexidade do trânsito hodierno não apenas reflete a evolução das sociedades, mas também expõe um cenário alarmante de

---

\*Artigo apresentado à banca examinadora do curso de Direito da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe, em maio de 2024, como critério parcial e obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Direito. Orientador: Prof. Me. Denival Dias de Souza.

violência viária, onde a fúria emerge de maneira preocupante. Nesse contexto, a legislação de trânsito desempenha um papel crucial na tentativa de coibir, corrigir ou minimizar tais atitudes, impondo penalidades proporcionais aos indivíduos envolvidos nesse tipo de incidente.

O presente trabalho está alicerçado em uma amálgama de três componentes preponderantes que são: a violência no trânsito, suas causas e as implicações legais relacionadas à agressividade nas vias. E tem como objetivo geral investigar as implicações legais decorrentes da fúria no trânsito e os específicos identificar padrões comportamentais associados à fúria no trânsito e seus impactos na segurança viária; demonstrar os dispositivos legais existentes relacionados à violência no trânsito e sua aplicabilidade, bem como enunciar a importância da promoção à prevenção da violência, através da educação para o trânsito.

Para que tais objetivos fossem alcançados, buscou-se na literatura existente autores que corroborassem com a temática escolhida e dessem subsídios necessários na construção do aporte teórico, a exemplo de Viana (1999), Minayo (2006) e Freitas (2013). Optou-se coadunar a revisão de literatura com o empirismo, por compreender que o eixo temático tem uma ligação intrínseca com a psiquê humana e está conectado diretamente com as causas da agressividade no trânsito, sejam elas o estresse, a ansiedade, a frustração, dentre outros.

A escolha do tema violência viária: implicações legais frente à fúria no trânsito justifica-se por entender que o teor da pesquisa é de extrema relevância social e necessária na abordagem de questões críticas relacionadas à violência nas vias. A fúria no trânsito, caracterizada por comportamentos agressivos e impulsivos de condutores, tem implicações sérias, não apenas em termos de segurança, mas também do ponto de vista legal.

Essa temática permite explorar a interseção entre a conduta agressiva no trânsito e as consequências legais associadas a ela. Discutir as implicações jurídicas da fúria no trânsito envolve identificar as leis de trânsito, as penalidades para comportamentos agressivos, responsabilidades legais em acidentes decorrentes dessas situações e possíveis medidas para prevenir e punir tais comportamentos.

Ao abordar esse tema, é possível promover a conscientização sobre a importância do respeito às leis de trânsito, estimular a responsabilidade individual dos condutores e contribuir para a busca de soluções legais que melhorem a segurança viária.

No presente artigo, algumas questões nos deram um norte e foram importantíssimas para desvelar o eixo temático e basilares na construção da tessitura textual, que são: Como identificar padrões comportamentais associados à fúria no trânsito e seus impactos na segurança viária? De que forma se pode demonstrar os dispositivos legais existentes

relacionados à violência no trânsito e sua aplicabilidade? Como se pode enunciar a importância da promoção à prevenção da violência, através da educação para o trânsito? Respondê-las exigiu um exercício de respiração e transpiração. Adentrar em tal dialética não foi tarefa fácil. No entanto, ao decorrer do processo tornou-se gratificante.

Nesse sentido, questões hipotéticas são necessárias pois nos oferece uma direção, orientando-nos para o caminho certo. Em relação ao eixo temático, a agressividade no trânsito pode ser resultado do aumento do estresse na vida cotidiana das pessoas, refletindo-se nas interações durante o tráfego. Dessa forma, percebe-se que as penalidades atuais para comportamentos agressivos no trânsito podem não ser suficientemente dissuasivas, levando a uma necessidade de revisão das sanções. Assim, torna-se imperiosa a possibilidade de que campanhas de conscientização específicas sobre as implicações legais da agressividade no trânsito possam mudar comportamentos ao destacar consequências jurídicas.

O desenvolvimento deste artigo consiste em três capítulos: o primeiro deles traz esta introdução com a devida justificativa do trabalho, bem como seus objetivos e metodologia empregada. Logo em seguida, no segundo capítulo é apresentado o conceito e história da violência, enfatizando o trânsito, que é objeto do nosso estudo e demonstrando de maneira pertinente as causas e consequências das atitudes agressivas nas vias. O terceiro capítulo trata dos crimes relacionados ao trânsito e suas implicações legais cíveis e penais no ordenamento jurídico. O último capítulo traz maneiras de prevenir a violência no trânsito através da necessária atuação da psicologia na obtenção e renovação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), bem como através da promoção e educação para o trânsito, principalmente no ambiente escolar.

## **2 ENTENDENDO A VIOLÊNCIA SOBRE A ÉGIDE DA SUA CONCEITUAÇÃO E HISTORIOGRAFIA**

A violência é um fenômeno complexo que pode se manifestar de diversas formas, incluindo a física, psicológica e estrutural. Suas raízes estão muitas vezes associadas às questões sociais, psicológicas, econômicas e políticas. E antes de adentrar na análise do processo de geração da violência no trânsito, é crucial, segundo Viana (2001) fornecer uma definição específica para esse fenômeno, o que, por sua vez, requer uma compreensão mais ampla do conceito de violência em sua totalidade. Segundo este mesmo autor, a violência pode ser compreendida como uma dinâmica social de imposição, na qual um agente, seja um indivíduo ou um grupo, impõe algo de forma coercitiva, contrariando a vontade e/ou natureza

de outro.

Melo (2007) pactua com a definição em epígrafe quando afirma que a violência assume a forma de um mecanismo de controle aberto e contínuo. Isso implica em uma dinâmica social marcada pelo emprego efetivo ou virtual da coerção, que obstaculiza o reconhecimento do outro, seja ele uma pessoa, classe, gênero ou raça.

Segundo ele, tal fenômeno ocorre mediante a utilização da força ou da coibição, resultando em algum tipo de dano e configurando-se como a antítese das possibilidades de uma sociedade democrática contemporânea.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) no Relatório Mundial, por sua vez, considera a violência um problema mundial de saúde pública e a define como sendo:

O uso intencional da força física ou do poder, real ou em ameaça, contra si próprio, contra outra pessoa, ou contra um grupo ou uma comunidade, que resulte ou tenha grande possibilidade de resultar em lesão, morte, dano psicológico, deficiência de desenvolvimento ou privação. (OMS, 2002, p. 5)

Percebe-se que a violência está no âmago da sociedade, seja intencional ou não, podendo gerar lesões irreversíveis. Nesse sentido, a intencionalidade no ato da violência, mencionada por Dalberg e Krug (2006) constitui um fator complexo na definição desta, levando-se em consideração o ato, independente do seu resultado.

A intenção do homem configura-se uma condição humana, permeada por antítese, ou seja, o homem é constituído pela essência do bem ou mal, tendo a liberdade de optar. O livre arbítrio ou capacidade de escolha desempenha um papel crucial nessa dualidade. Ele confere aos seres humanos a responsabilidade entre agir de forma ética ou antiética, sendo assim uma característica fundamental da experiência humana, intimamente ligada à noção de autonomia e liberdade individual.

Neste ínterim Roza (2016) ratifica o dito acima, afirmando que:

O homem não é bom ou mal por natureza, pois, como humanidade, temos a liberdade de escolher deliberadamente entre o bem e o mal. Sendo assim, todo mal está, assim como as condições para fazê-lo, em nossas mãos. Assim como somos nós que fazemos o mal existir, também todo o bem que existe é obra humana. (Roza, 2013, p. 50).

De acordo com as observações dos autores Minayo (1994), Dahlberg e Krug (2006), a violência, assim como as doenças, tem sido uma constante na experiência humana, resultando tanto da organização da sociedade quanto desempenhando um papel determinante em sua formação histórica.

Ao adentrarmos na formação histórica da violência, é relevante citar os acontecimentos relatados no Livro de Gênesis, que faz parte do Antigo Testamento da Bíblia. Abel e Caim eram filhos de Adão e Eva e ambos resolveram dedicar oferendas à Deus. Este aceitou somente a oferta de Abel e rejeitou a de Caim. Movido pela raiva, ciúmes e inveja, Caim mata Abel, inaugurando a violência entre os homens. Essa história, conforme os preceitos bíblicos e de acordo com o disposto na tese de Palma (2008), ilustra a natureza trágica da inveja, raiva descontrolada e violência e destaca as consequências negativas desses sentimentos, bem como a importância de controlar as emoções e a responsabilidade diante de Deus pela maneira como tratamos os outros.

Observando tais definições e as origens da violência, não há como desconsiderar alguns aspectos teóricos elaborados sobre ela, quando, por exemplo, Dadoun (1998) defende a existência do *homo violens*, afirmando que a agressividade é uma característica intrínseca e fundamental da natureza humana, sendo considerada parte constituinte do seu ser.

Da mesma forma, Girard (1998) compactua uma concepção semelhante ao afirmar que a violência é ‘intestinal’, indicando sua natureza interna e íntima no ser humano, manifestando-se por meio de conflitos, rivalidades, ciúmes e disputas entre indivíduos próximos.

Assim, partindo das origens amplas da violência no ser humano e considerando a existência de diversos tipos de fúrias, passamos a compreender os comportamentos violentos no trânsito como um fenômeno complexo e específico, ligados à fatores sociais, econômicos e culturais, associados, muitas vezes à agressividade excessiva e a propensão para a competição entre os indivíduos.

## 2.1 Violência no Trânsito

A violência no trânsito é um problema global que envolve comportamentos agressivos, negligências, desrespeito às leis de trânsito e, muitas vezes, resulta em acidentes, lesões e mortes. Diversos fatores contribuem para esse tipo de violência, incluindo comportamentos inadequados dos condutores, falta de infraestrutura adequada, falhas no sistema de fiscalização e até mesmo problemas culturais relacionados à condução.

É evidente que a competição pelo espaço de circulação no trânsito provoca, conforme afirma Milhomen (2017), confronto entre os seus participantes, podendo manifestar-se tanto em conflitos físicos, relacionados aos espaços tangíveis, quanto em disputas de natureza política, que envolvem interesses de indivíduos vinculados às suas posições sociais.

Rozestraten (1986) corrobora com a informação acima, quando explora o trânsito como uma questão social na qual carros, pedestres, ônibus, motos, bicicletas, caminhões, entre outros, deslocam-se conforme seus interesses e posições individuais, muitas vezes em direções diversas, competindo por espaço. A conclusão a que ele chega é que os interesses dos diversos participantes do trânsito não se alinham, levando inevitavelmente a conflitos.

A prática de dirigir transcende meramente as habilidades motoras e cognitivas, estendendo-se à compreensão e aplicação de um conjunto complexo de regras, tanto formais quanto informais, essenciais para a segurança no trânsito.

Além das destrezas técnicas, o condutor necessita assimilar as normas legais que regem o tráfego, incorporar as convenções sociais que contribuem para uma convivência harmoniosa nas vias, bem como, compreender as reações físicas e psicológicas sinalizadas pelo corpo e mente.

Muitas vezes, quando se trata de violência no trânsito, o condutor não possui traços de agressividade, mas diante do caos nas vias e das situações estressantes diárias, ele acaba despertando gatilhos que levam à comportamentos inadequados.

Seguindo este pensamento, Costa (2013) afirma que:

Estamos diante de cidadãos, sem histórico de mau comportamento social, mas que, em função do elevado grau de estresse, causado pelo trânsito e pela agitação da vida moderna, independente do grau cultural, podem se transformar em assassinos em potencial a qualquer instante, bastando que um motorista de ônibus não pare no ponto ou arranque bruscamente causando lesão ao passageiro ou mesmo uma pequena fechada no trânsito (Costa, 2013, p. 01).

Assim sendo, a pressa, o estresse, a impaciência e a competição por espaço e tempo podem levar a comportamentos agressivos ao volante. Além disso, a falta de empatia e consideração pelos outros motoristas, pedestres e usuários das vias contribuem para a escalada da violência no trânsito.

## 2.2 Causas e Consequências da Violência nas Vias

Quando se lida com a violência nas vias e consequente comportamento agressivo, é importante não apenas reconhecê-la, mas também entender suas causas, consequências e formas de intervenção. Isso requer uma compreensão abrangente do que constitui agressão, incluindo suas manifestações físicas e psicológicas, bem como suas nuances em diferentes contextos sociais, culturais e individuais.

Nesse sentido, conforme afirma Ferreira (1999) é importante diferenciar agressão e violência, levando-se em consideração a sua etimologia. Apesar de aparentemente similares, não se referem ao mesmo fenômeno. Dessa forma, segundo o autor, a agressão, derivada do termo latino "aggressionem", implica uma disposição para realizar ações hostis e destrutivas. Já a violência, tem suas origens na palavra latina "violentia" indica a qualidade de ser violento, ou seja, que age com ímpeto, força contra a vontade, liberdade ou resistência de uma pessoa ou coisa.

Mas por que as pessoas agem com violência? Quais fatores influenciam no comportamento do ser humano em relação ao outro e principalmente no trânsito? A literatura sugere haver causas intrínsecas para a ocorrência desse tipo de ações. Lisboa (2007) considera que a gênese da violência vai além das questões sociais, tão generalizadas na sociedade. Segundo ele, é endógena, ou seja, interna e própria da natureza humana, sendo ocultas no dia a dia das pessoas, conforme afirma Carvalho (2016). E talvez por conta dessa concepção, a violência seja tão banalizada e relacionada diretamente à dinâmica e à cultura do tráfego, envolvendo comportamentos, condições estruturais e psicossociais.

É extremamente inquietante, quando uma sociedade começa a perder a sensibilidade à violência e passa a ignorar o limiar, que deve servir de fronteira entre ela e a agressividade, isto se configura como o solo fértil, para que se cultive o autoritarismo e o regime do medo. (Carvalho, 2016, p. 138)

Corroborando com os autores acima, Denisov (1986, p. 38) considera que "existem multidões de fatores. Os mais diversos incidem simultaneamente sobre a conduta humana e todos os motivos do comportamento e da ação violenta passam pela mente". Nesse sentido, o estresse configura-se como um dos fatores emocionais preponderantes para a ocorrência de sinistros no trânsito.

No entanto, não se pode, definitivamente, desconsiderar os fatores extrínsecos, tão presentes na vida diária dos condutores, tais como: comportamento irresponsável dos condutores, falta de conscientização e educação dos motoristas, infraestrutura inadequada das vias, condições ambientais e climáticas, condições de tráfego, pressão temporal e estresse, impunidade e falta de fiscalização, cultura do individualismo e competitividade.

E é óbvio que diante de tantos fatores relacionados à violência no trânsito, as consequências das más atitudes seriam inevitáveis. Rozestraten (1986) trata do assunto afirmando que dentre todos os responsáveis por esse tipo de violência, o principal deles é o homem. Este, de modo agressivo e muitas vezes levado a questões físicas e psicológicas

pode tornar o trânsito mais violento e propício à acidentes.

Desta maneira, para tratarmos da conduta agressiva é fundamental ter um entendimento adequado de sua definição.

O impulso de agressividade pode ser usado para atacar, provocar ou se defender, e a maneira como isso vai ser expresso, varia de pessoa para pessoa dependendo de seu estilo de vida, sua cultura, seus valores, tornando-se atos socialmente aceitos ou não. No trânsito, a individualidade impera, os condutores não gostam de dividir esse espaço que é público, e às vezes atacam e provocam (Tebaldi & Ferreira, 2004, p.21).

Desse modo, é imprescindível a compreensão de que a agressividade presente no ser humano, seja de maneira física ou verbal, bem como a fúria empregada no âmbito do trânsito podem ter um impacto devastador tanto para as vítimas quanto para os agressores, afetando não apenas sua saúde física e emocional, mas também suas finanças, relações sociais, reputação na comunidade e, claro, implicações legais no âmbito da justiça penal, cível e trânsito.

### **3 IMPLICAÇÕES JURÍDICAS DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO**

#### **3.1. Breve Histórico sobre Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**

O surgimento dos primeiros automóveis na Alemanha em 1866 foi, sem dúvida, um marco histórico em todo o mundo, transformando a sociedade da época.

Aqui no Brasil, caminhões e automóveis começaram a circular no início do século XX, surgindo as preocupações relacionadas à segurança e saúde dos condutores. Isso porque o ser humano é considerado o subsistema mais complexo no trânsito e possui, conforme afirma Hoffman & Cruz (2003), nesse contexto, causas diretas e indiretas que podem levar o condutor a um comportamento falho, que pode resultar em acidentes.

Segundo este mesmo autor, entre as causas diretas podemos citar: o desconhecimento na identificação de sinais de trânsito ou nas regras de circulação, erros na execução de manobras, previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Já entre as causas indiretas, segundo estes mesmos autores, estão as condições físicas, cognitivas e psicológicas do candidato que afetam suas habilidades e prejudicam a forma de dirigir; o uso de substância tóxicas que interfere na cognição e a comportamentos inadequados no trânsito, como ligar o rádio, telefonar, etc. e a busca pelo risco e emoções intensas, relacionados à velocidade.

Conta-se, inclusive, que em certo dia, após a chegada do automóvel no Brasil, José do Patrocínio (1º proprietário de um veículo no país) emprestou o seu veículo ao poeta Olavo Bilac que, por não possuir habilidades na condução do automóvel, colidiu numa árvore na cidade do Rio de Janeiro a 4 km/h, conforme afirma Rodriguez (2020).

Aos poucos foi aumentando o número de condutores na direção veicular, multiplicaram-se as estradas e avenidas, tornando o trânsito mais perigoso e, conseqüentemente, aumentando o número de acidentes. Assim, no intuito de disciplinar a circulação de veículos de qualquer natureza e evitar acidentes, foi instituído no país o primeiro Código Nacional de Trânsito (CTB), pelo Decreto-Lei nº 2.994, em janeiro de 1941.

No entanto, esse período foi brevemente interrompido após apenas 08 meses, quando o Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941 revogou-o, estabelecendo o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). O segundo código vigorou por mais 20 anos, sendo revogado em 1966, através do Decreto-Lei nº 5108/1966. Atualmente, encontra-se em vigor a Lei 9.503 de setembro de 1997 atualizando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O Código de Trânsito é considerado um código de paz e a sua finalidade, segundo Honorato (1998) é proteger toda a população, proporcionando maior segurança, fluidez, eficiência e conforto, com foco nos elementos do trânsito: o homem, o veículo e a via.

### 3.2 Responsabilidade Civil e Penal acerca da Violência no Trânsito no Ordenamento Jurídico Brasileiro

A violência no trânsito é uma realidade que afeta não apenas os envolvidos diretamente em acidentes, mas também a sociedade como um todo. Em meio a um cenário onde milhões de veículos circulam diariamente pelas vias públicas do país, a responsabilidade civil e penal emerge como um fator fundamental para promover a segurança e a justiça neste ambiente complexo, originando-se, de acordo com Tartuce (2015) face à desobediência de uma regra estabelecida.

Isso porque, o Direito Moderno fundamenta-se na proteção dos interesses da sociedade como um dos seus principais pilares. Essa proteção é alcançada por meio da definição de limitações claras sobre o que é permitido e o que é proibido, bem como das sanções e punições aplicáveis quando ocorrem condutas que infringem essas normas.

A responsabilidade civil, ancorada no princípio da reparação dos danos, conforme afirma Diniz (2015) visa assegurar que aqueles que, por atos negligentes, imprudentes ou dolosos, causem prejuízos a terceiros no trânsito, sejam responsabilizados pelos danos

materiais, morais ou corporais ocasionados. Tanto o Código Civil quanto Código de Trânsito Brasileiro, estabelecem um arcabouço jurídico que busca equilibrar a garantia dos direitos das vítimas com a necessidade de prevenir novas ocorrências.

Os principais pontos relativos à responsabilidade civil no trânsito incluem o Código Civil Brasileiro (art. 186 CC, que trata da reparação do prejuízo causado) e o Código de Trânsito Brasileiro (art. 29 CC, que estabelece a responsabilidade dos condutores por danos causados a terceiros).

Já a responsabilidade penal, por sua vez, adentra o âmbito criminal, impondo sanções aos responsáveis por condutas ilícitas que resultem em acidentes graves ou fatais no trânsito. Essas condutas, de acordo com Diniz (2015) podem resultar em acidentes graves, lesões corporais ou até mesmo mortes, sendo que os responsáveis podem ser penalizados de acordo com a legislação vigente.

A legislação brasileira, através do Código de Trânsito Brasileiro e do Código Penal, prevê punições para uma gama de comportamentos, desde dirigir sob influência de álcool até praticar homicídio culposo no trânsito, buscando não apenas punir, mas também educar e prevenir futuras transgressões.

Em suma, torna-se imperativo compreender e discutir a complexidade das questões que envolvem a responsabilidade civil e penal na violência do trânsito. Através da análise desses aspectos legais e sociais, é possível buscar soluções eficazes para reduzir os índices alarmantes de acidentes e promover uma convivência mais segura e harmoniosa nas vias públicas.

### 3.3. Crimes acerca das Demandas Judiciais em relação à Violência no Trânsito

A violência no trânsito abrange uma ampla gama de comportamentos violentos que ocorrem nas vias públicas, indo desde os crimes intencionais definidos pela lei e chamados de “crime doloso”, passando pelos “crimes não intencionais – culposos. No primeiro caso, o agente da violência comete o ato de forma deliberada e consciente de suas consequências. Já no segundo caso, conforme afirma Vianna (2013) a violência ocorre sem intenção direta por parte do agente, mas suas ações resultam em danos físicos ou materiais.

Apesar de não haver intenção explícita, muitas vezes esses incidentes são previsíveis e podem ser evitados com práticas seguras de condução e maior conscientização sobre os riscos envolvidos no trânsito. Isso pode incluir acidentes entre veículos, ciclistas e pedestres, nos quais a falta de atenção, o desrespeito às regras de trânsito e a negligência podem ser fatores

contribuintes.

Quanto ao assunto, na visão de Correa (2009):

A lei de trânsito é boa, entretanto, não é respeitada; a justiça é lenta, mas desigual; a fiscalização é pobre em número e em qualidade. A sociedade está dividida entre a maioria que respeita, mas é silenciosa e a minoria ruidosa, a que sabe fazer barulho e que já ganhou a batalha da “indústria da multa”. O jogo, assim, é difícil, para não dizer desigual. (Correa, 2009, p. 74).

A imprudência de motoristas e pedestres, juntamente com o excesso de velocidade, são as principais causas de acidentes nas estradas brasileiras. O IPEA (2023) afirma que além dos sérios impactos causados pelo consumo de álcool, a impaciência e a falta de respeito às regras de trânsito, frequentemente aumentam a agressividade nas vias públicas, resultando em mais incidentes.

Nos últimos anos, têm havido um aumento nos relatos de agressões e confrontos nas ruas. Em 2023, de acordo com o Anuário do Sistema Nacional de Trânsito (SINATRAN), mais de 21 milhões de infrações de trânsito foram registradas no Brasil. Em Sergipe, no ano de 2023, o DETRAN/SE aponta a ocorrência de 1266 sinistros com vítimas no trânsito do Estado, surgindo a necessidade urgente de conscientização e mudança de comportamento.

Assim sendo, a fúria no trânsito constitui um acontecimento preocupante que representa um sério risco para a segurança de todos os usuários das vias públicas. Quando condutores permitem que a raiva e a impulsividade influenciem seu comportamento ao volante, podem ocorrer situações de grande perigo, resultando em acidentes graves, lesões corporais e até mesmo mortes.

Não raro percebemos, visivelmente no trânsito, os conflitos que regem essa relação: via, trânsito e indivíduo. Geralmente, os motoristas se consideram com status superior em relação aos pedestres e ciclistas, sem entender que todos possuem os mesmos papéis no trânsito.

Dessa maneira, na visão de Vasconcelos (1985):

Em nosso país, por exemplo, o motorista julga-se com mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O processo tem seu lado contrário e complementar que o confirma: o pedestre normalmente se submete, praticamente aceita a prioridade imposta pelos motoristas, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e anti-habitat do homem. (Vasconcelos, 1985, p. 19)

Segundo dados do Ministério da Saúde (DataSus), através do Portal ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária), a cada hora, em média cinco pessoas perdem a vida no Brasil devido a conflitos e brigas no trânsito. As consequências desses incidentes vão além das lesões físicas, pois o estresse resultante das discussões pode ter efeitos psicológicos prolongados. Ansiedade, estresse pós-traumático e outros distúrbios emocionais podem surgir, afetando a saúde mental dos envolvidos e necessitando de intervenções especializadas.

Em 2020, a ONU lançou a 2ª década de segurança no trânsito, estabelecendo metas ambiciosas de redução de mortalidade. O Brasil aderiu à campanha global, integrando o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS,) às suas metas. O foco consiste em tornar as cidades brasileiras mais seguras para a circulação de pessoas e veículos, com a expectativa de alcançar resultados positivos na redução de mortes em acidentes de trânsito.

Nesse interim, a responsabilidade penal referente à fúria no trânsito assume um papel crucial e aborda as consequências criminais decorrentes de condutas agressivas e imprudentes, como ultrapassagens perigosas, fechamento de veículos, buzinações excessivas, gestos ofensivos, entre outros comportamentos violentos que colocam em risco a vida e a integridade física de outras pessoas. Tais condutas podem configurar crimes previstos no Código de Trânsito Brasileiro, utilizando-se do Código Penal e Processo Penal, conforme disposto no art. 291 do CTB.

### 3.3.1 Delitos no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro

No trânsito, todos compartilhamos o direito fundamental de transitar livremente, de ir e vir com segurança para alcançar nossos destinos. No contexto do sistema jurídico, é essencial que todos os usuários das vias públicas, sejam eles motoristas, ciclistas ou pedestres, respeitem as leis de trânsito e adotem comportamentos responsáveis para garantir a segurança de todos os envolvidos. Todos devem ser conscientes de que a cortesia, o respeito mútuo e a atenção são pilares essenciais para um tráfego seguro e harmonioso.

Quando ocorrem violações das normas de trânsito, estas podem ser classificadas em duas categorias principais: infrações de trânsito e crimes de trânsito. Embora ambas envolvam violações das leis relacionadas ao tráfego de veículos, há diferenças fundamentais em relação à gravidade das violações e às consequências legais associadas a cada uma delas.

Neste contexto, conforme afirma Rizzardo (2007), é crucial entender as distinções entre infrações de trânsito e crimes de trânsito para uma aplicação justa e eficaz da legislação

de trânsito. Enquanto as infrações de trânsito são geralmente punidas com multas e penalidades administrativas, os crimes de trânsito envolvem violações mais sérias das leis e podem resultar em consequências legais mais graves, incluindo prisão.

O autor prossegue afirmando que

A aplicação de sanções administrativas não exime o infrator das punições criminais, se o fato também é tipificado como crime de trânsito, segundo a previsão do Capítulo XIX do CTB. De um lado, a autoridade de trânsito aplica a penalidade estabelecida para as infrações; de outro, toma as providências para a instauração do procedimento penal, a fim de viabilizar a punição prevista em cada figura delituosa. (Rizzardo, 2007, p. 380)

Sendo assim, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) desempenha um papel fundamental na proteção das vítimas de violência no trânsito, fornecendo uma estrutura legal para lidar com esses casos. Ele estabelece regras e regulamentos que visam prevenir acidentes e incidentes no trânsito, bem como responsabilizar os infratores por suas ações. Isso porque, a violência viária geralmente traz consigo uma infração de trânsito, havendo, pois, em alguns casos, um desdobramento em outras esferas do Direito.

Dessa forma, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro estão tipificados como crimes de trânsito: o homicídio culposo - art. 302, a lesão corporal culposa na direção de veículo automotor - art. 303, omissão de socorro à vítima - art. 304, evasão do local do acidente para fugir à responsabilidade penal ou civil - art. 305, conduzir veículo automotor embriagado ou com outra substância psicoativa - art. 306, violação da suspensão ou proibição imposta pelo CTB - art. 307, participação em competição de veículo automotor em via pública não autorizada - art. 308, direção de veículo sem a permissão ou habilitação - art. 309, entrega de veículo a pessoa não habilitada, cassada ou suspensa, ou que não esteja em condições de conduzi-lo com segurança - art. 310, excesso de velocidade em locais especiais, gerando perigo de dano - art. 311 e fraude processual, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito ou o juiz - art.312 (BRASIL, 1997).

De todos os crimes elencados acima, nove deles possuem menor potencial ofensivo. Por exclusão, somente os artigos 302 (homicídio culposo na direção do veículo automotor) e art. 306 (embriaguez ao volante) possuem penas maiores. Os crimes com pequena ofensividade geram um rito mais célere. Já os de maior potencial ofensivos, conforme afirma Capez (2007) podem resultar em inquérito policial e até mesmo prisão em flagrante, caso o condutor não preste socorro à vítima de acidente de trânsito, conforme disposto no art. 301 do

CTB (BRASIL, 1997).

Em contrapartida, Mascarenhas (2022) afirma que a ausência do crime de dolo no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é uma questão que suscita debates e críticas. Segundo ele, dolo, no contexto jurídico, refere-se à intenção consciente de cometer um ato ilícito. No âmbito do trânsito, isso poderia se aplicar a situações como dirigir sob efeito de álcool ou drogas, com plena consciência dos riscos envolvidos.

A falta de uma tipificação específica para o dolo no CTB, de acordo com Mascarenhas (2022), pode ser vista como uma lacuna na legislação, pois muitas vezes as consequências de ações conscientes e deliberadas no trânsito podem ser extremamente graves, resultando em acidentes com feridos ou até mesmo mortes.

Segundo a autora, a legislação atual, predominantemente, foca em infrações de natureza objetiva, como excesso de velocidade, ultrapassagens indevidas, entre outras, sem considerar plenamente o elemento subjetivo da intenção. Portanto, a crítica à ausência do crime de dolo no CTB se baseia na necessidade de uma legislação mais abrangente e eficaz, capaz de punir adequadamente condutas intencionais que colocam em risco a segurança e a vida dos usuários das vias públicas, inibindo a sensação de impunidade dos agentes do crime.

Nesse diapasão, diante do alarmante aumento da violência no trânsito, torna-se crucial destacar o papel das jurisprudências como instrumento para promover a justiça e a segurança nas vias públicas. Nos últimos anos, os tribunais têm sido chamados a julgar uma série de casos envolvendo acidentes, negligências e comportamentos imprudentes no tráfego, estabelecendo assim precedentes que orientam a aplicação da lei e a responsabilização dos infratores.

### 3.3.2 Delitos no âmbito do Código Civil

A responsabilidade civil em casos de violência no trânsito refere-se à obrigação legal de reparar os danos causados a terceiros, devido a acidentes ou incidentes ocorridos nas vias. Isso pode incluir compensação por danos materiais, físicos ou emocionais, sendo regulamentada pelo Código de Trânsito Brasileiro e pelo Direito Civil, onde as vítimas têm o direito de buscar compensação através de negociação direta, seguradoras ou ação judicial.

Desse modo, Gonçalves (2019) diz que:

Toda atividade que acarreta prejuízo traz em seu bojo, como fato social, o problema da responsabilidade. Destina-se ela a restaurar o equilíbrio moral e patrimonial provocado pelo autor do dano. Exatamente o interesse em restabelecer a harmonia e

o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. (Gonçalves, 2019, p. 59).

Assim sendo, convém citar alguns artigos correlatos, dispostos no Código Civil:

- a) Art. 186: aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.
  - b) Art. 927: aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.
  - c) Art. 949: no caso de lesão ou outra ofensa à saúde, o ofensor indenizará o ofendido das despesas do tratamento e dos lucros cessantes até ao fim da convalescença, além de algum outro prejuízo que o ofendido prove haver sofrido.
  - d) Art. 950: se da ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminua a capacidade de trabalho, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até ao fim da convalescença, incluirá pensão correspondente à importância do trabalho para que se inabilitou, ou da depreciação que ele sofreu.
- Parágrafo único. O prejudicado, se preferir, poderá exigir que a indenização seja arbitrada e paga de uma só vez (BRASIL, 2002).

Melo (2007) e Chirolí (2012) defendem o aprimoramento da legislação brasileira para combater a violência no trânsito. Ambos acreditam que leis mais rigorosas, com penas mais severas para comportamentos agressivos e imprudentes, como alta velocidade, ultrapassagens perigosas, condução sob influência de álcool ou drogas e desrespeito à sinalização, podem ter um efeito dissuasivo e contribuir para a redução de acidentes e mortes no trânsito.

#### **4 PROMOÇÃO À PREVENÇÃO DA AGRESSIVIDADE E VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO.**

Em um cenário onde a pressa, a impaciência e a falta de respeito pelas normas de tráfego são frequentes, torna-se imperativo implementar estratégias eficazes que visem não apenas punir os infratores, mas principalmente educar e sensibilizar os condutores para uma convivência pacífica e segura nas estradas. Nesse sentido, a promoção de prevenção da agressividade e violência no trânsito emerge como uma necessidade premente em face do crescente número de incidentes que assolam nossas vias públicas.

##### **4.1. Importância da Avaliação Psicológica na Obtenção ou Renovação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) para o Trânsito**

A obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), de acordo com Sampaio e Nakano (2011) é um processo crucial que envolve não apenas a avaliação da habilidade técnica de condução, mas também a avaliação do estado emocional e mental dos condutores. Nesse contexto, a avaliação psicológica desempenha um papel de suma importância, sendo um componente essencial para garantir a segurança viária e a integridade dos usuários das vias públicas. Ao examinar não apenas as habilidades técnicas, mas também os aspectos psicológicos e emocionais dos condutores, a avaliação psicológica visa identificar potenciais riscos e contribuir para a prevenção de acidentes.

Nesse contexto, conforme afirma os autores em epígrafe

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, das capacidades gerais, bem como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois proporcionam indicadores para a tomada de decisões em relação às condições de esse indivíduo estar apto ou inapto para dirigir (Sampaio e Nakano, 2011, p. 16).

Não obstante, ao longo dos anos, críticas surgiram em relação ao papel da psicologia na área do trânsito, limitando-a à aplicação e correção de testes psicotécnicos. Mas, a psicologia no trânsito, em sua plenitude, se configura como uma ferramenta poderosa para a construção de um trânsito mais seguro e humanizado. Ao transcender os limites dos testes psicotécnicos e abraçar as diversas possibilidades de atuação, essa área contribui para a formação de cidadãos conscientes, responsáveis e comprometidos com a segurança nas vias.

Ademais, é importante salientar que além da importância da psicologia no âmbito do trânsito, as auto-escolas têm um papel preponderante na promoção da segurança viária, fornecendo educação, treinamento e conscientização que ajudam a reduzir a violência nas vias e proteger a vida dos usuários do trânsito. Atualmente, a quantidade de aulas e a forma como elas são ministradas são insuficientes e ineficazes para a formação do candidato na condução de um veículo após aprovado no DETRAN.

#### 4.2. Educação: base para um trânsito seguro

A educação para o trânsito é um conjunto de medidas e práticas destinadas a promover o conhecimento, a conscientização e o desenvolvimento de habilidades relacionadas à segurança viária. Essa forma de educação, principalmente em ambiente escolar, abrange desde o ensino das regras de tráfego básicas até a reflexão sobre comportamentos e atitudes adequadas no ambiente viário. No entanto, Andrade (2009) defende campanhas educativas

que abordem os diferentes aspectos da violência no trânsito, utilizando linguagem clara, acessível e estratégias de comunicação eficazes.

Dessa forma, ao se falar em educação, pode-se inferir que esta começa em casa, com os pais atuando de maneira responsável e harmoniosa no trânsito, de modo à ensinar, orientar e instruir os filhos com o próprio exemplo. Partindo desse pressuposto, Martins (2007) cita em seus estudos que a expectativa é de que crianças que cresçam com essa base, devidamente educadas para o trânsito, alcancem a adolescência e a idade adulta com uma postura responsável, estando assim mais bem preparadas para assumir o volante.

Entretanto, é inegável a força que a lei possui nas demandas sociais. Em 23 de setembro de 1997 foi instituído o Novo Código de Trânsito Brasileiro, por meio da Lei 9.503, revogando o antigo Código. O novo Diploma trouxe mudanças significativas, incluindo a criação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) que tem como principal objetivo estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com o intuito de promover a segurança, a fluidez, o conforto, a preservação ambiental e a educação para o tráfego, além de fiscalizar o seu cumprimento (BRASIL, 1997).

Além disso, o novo Código de Trânsito instituiu a previsão legal de direito à educação para o trânsito no art. 74 do CTB: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito” (BRASIL, 1997). E ainda prevê, no artigo 76 do mesmo Código, a expansão desta educação para as escolas públicas do nosso país: “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 ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação” (BRASIL, 1997).

Dentre as ações de conscientização para um trânsito seguro no país e em nosso Estado destacamos o Dia Nacional da Paz no Trânsito (21 de abril) e a campanha do Maio Amarelo, que neste ano vem com o tema ‘Paz no trânsito começa por você’. Nesse período, o DETRAN/SE, em conjunto com a Coordenação de Educação para o trânsito do órgão traçam estratégias para a campanha, levando o movimento para a comunidade estudantil da capital e interior, com o objetivo de conscientizar e educar as crianças para um trânsito seguro e responsável (DETRAN/SE, 2024).

Certamente, através da aplicação da lei, de um trabalho coletivo e multidisciplinar acontecendo de maneira contínua e interligada, os indivíduos se tornarão motoristas conscientes, capazes de respeitar as normas de tráfego e de evitar acidentes viários. Assim, é importante conscientizar a sociedade que

a reeducação, a se iniciar nos bancos escolares, já nas primeiras series, não se pode limitar à situação escolar. Ela precisa mobilizar as crianças, os familiares, a comunidade, o estado e a nação, tanto em relação à educação dos pedestres quanto à dos condutores, dos policiais, dos advogados e juízes, para que a atuação de cada um seja sempre de forma positiva (Martins, 2004, p. 83).

Sabe-se que educar para o trânsito não é uma tarefa fácil, consiste em lutas efetivas e frequentes. É um trabalho de conscientização, de humanização e percepção de que atitudes corretas no trânsito podem salvar vidas. Mais do que um conjunto de regras e normas, a educação nesse âmbito se configura como um processo contínuo de construção de valores, atitudes e comportamentos seguros e responsáveis por parte de todos os usuários das vias públicas.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em uma sociedade em que os padrões e princípios estão desmoronando, falar de regras de conduta no trânsito é de suma importância, pois elas têm implicações diretas na vida de outras pessoas.

A construção do presente trabalho se fez, antes de tudo, de uma autorreflexão acerca das leis que regem o trânsito no país. E este debruçamento sobre a violência no trânsito possibilitou uma leitura acurada das legislações vigentes, doutrinas e estudos diversos, além da compreensão das possíveis causas e consequências da agressividade viária com todos os envolvidos nesse processo e as formas de promoção à segurança viária no país.

Os leitores, a partir da compreensão deste trabalho poderão obter uma visão ampla das implicações legais frente à agressividade no trânsito, ampliando sua percepção acerca das causas e consequências da violência nas vias e a forma como estabelecer ações de combate a este tipo de prática em prol de um trânsito seguro e responsável.

A partir desse enfoque, torna-se relevante a pesquisa sobre o tema proposto, levando-se em consideração a importância da responsabilização de condutores que cometem infrações no trânsito, levados à fúria estabelecida no momento do sinistro.

Em relação à problemática central deste artigo, sabe-se que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) elenca onze artigos que prevê a proteção dos condutores em caso de sinistros ou morte no trânsito. Dentre eles, dois são de maior potencial ofensivo: o homicídio culposo e a embriaguez no volante. Ambos possuem pena maior e podem gerar inquérito policial e até prisão em flagrante.

No entanto, há que se destacar a vulnerabilidade da lei quanto à falta de dolo em caso agressão e mortes no trânsito, surgindo a necessidade de mudanças significativas na lei que possam gerar segurança no ordenamento jurídico, bem como eliminar a sensação impunidade às famílias das vítimas desses tipos de crimes.

Na sequência das hipóteses, este estudo confirmou que além dos crimes na esfera penal, há de se destacar a responsabilidade do motorista proveniente de condutas agressivas e acidentes de trânsito que podem gerar dano moral e material na esfera cível. Percebeu-se que apesar de inúmeros julgados favorecendo a pessoa agredida, há grande necessidade de uma fiscalização rigorosa das leis de trânsito e da aplicação das penalidades adequadas, a fim de desencorajar comportamentos agressivos e imprudentes, garantindo assim a responsabilização dos infratores.

Este trabalho de conclusão de curso veio ainda confirmar a hipótese apresentada de que todo e qualquer tipo de ação agressiva no trânsito possui causas intrínsecas e extrínsecas, sendo o estresse a maior delas. O aumento do estresse no trânsito não apenas afeta o bem-estar emocional das pessoas, mas também pode causar sérios problemas de segurança rodoviária, comprometendo a concentração, tomada de decisões e tempo de reação dos motoristas.

Para lidar com isso, é crucial adotar estratégias como técnicas de relaxamento, planejamento de rotas alternativas, redução do uso de dispositivos eletrônicos ao dirigir e promover a inteligência emocional. Dessa forma, surge a necessidade de investir em programas educacionais desde a infância, ensinando as regras de trânsito, os riscos associados a comportamentos imprudentes e a importância do respeito mútuo entre os usuários da via, objetivando promover a cultura de segurança no trânsito.

E por fim, atendendo a última hipótese levantada em pesquisa, conclui-se que para haver uma mudança significativa na realidade do trânsito é necessário que haja uma conscientização na sociedade e investimentos constantes na área da educação, fazendo-se cumprir o disposto em art. 76 do CTB, que garante a educação para o trânsito desde a pré-escola. Mesmo desacreditada por alguns, a escola ainda constitui um lugar crucial na formação de cidadãos conscientes, prudentes e responsáveis no trânsito.

Posto isto, o combate à violência no trânsito exige um esforço contínuo e multifacetado. A combinação de leis mais rigorosas, a fiscalização eficiente e as medidas educativas eficazes são fundamentais para a construção de um ambiente viário mais seguro e humanizado. É preciso investir em campanhas de conscientização de longo prazo, em formação de profis-

sionais capacitados para lidar com a violência no trânsito e na promoção de uma cultura de paz e respeito mútuo nas vias.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, M. G. **Campanhas de conscientização sobre violência no trânsito: Um estudo de caso em Belo Horizonte, MG.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm). Acesso: em 18 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 set. 2002. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm). Acesso em: 18 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940.** Institui o Código Penal. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 07 dez. 1940. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm). Acesso em: 18 abr. 2024.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal: legislação penal especial.** 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

CARVALHO, Alan Silva. **Violência e agressividade.** In: org. Maura Regina Modena. Caxias do Sul, RS: Educs, 2016.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; GUEDES, Erivaldo Pires. **Estudo aponta aumento de 13,5% em mortes no trânsito.** IPEA, 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13899-estudo-aponta-aumento-de-13-5-em-mortes-no-transito>. Acesso em: 23 abr. 2024.

CHIROLI, Wilson. **Leis de trânsito: Comentários à Lei nº 9.503/97.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). **Psicologia do Trânsito: Definições e Áreas de Atuação.** Disponível em: <https://site.cfp.org.br/?evento=psicologia-do-transito>. Acesso em: 27 abr. 2024.

CORRÊA, J. Pedro. **20 anos de lições de trânsito no Brasil / J. Pedro Corrêa; ilustrações Juan Enrique Frias Justiniano.** Curitiba: Volvo, 2009. Disponível em: [pvst.com.br/wp-content/uploads/2020/09/20\\_ANOS\\_DE\\_LICOES\\_DE\\_TRANSITO-NO-BRASIL.pdf](http://pvst.com.br/wp-content/uploads/2020/09/20_ANOS_DE_LICOES_DE_TRANSITO-NO-BRASIL.pdf). Acesso em: 20 abr. 2024.

COSTA, Milton Corrêa da Costa. **Estresse do trânsito gera deseducados e hiperagressivos.** Jornal GGN, 2013. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/cultura/costumes/estresse-do-transito-gera-deseducados-e-hiperagressivos-2/amp/>. Acesso em: 01 de mai. 2024.

DADOUN, Roger. **A Violência: ensaio acerca do homo violens**. Trad. Pilar Ferreira de Carvalho e Carmen de Carvalho Ferreira. Rio de Janeiro: Difel, 1998.

DAHLBERG, L. L.; KRUG, E.G. **Violência: um problema global de saúde pública**. Psicol. cienc. Prof. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/jGnr6ZsLtwkhvdkrdfhpcdw/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 01 de mai. 2024.

DENISOV, Vlademir. **Violencia Social: Ideologia y Politica**. Moscú: Progreso, 1986.

DETRAN/SE, **Departamento Estadual de Trânsito: Órgãos de Trânsito realizam ação educativa Maio Amarelo SEST – SENAT , DETRAN-SE, SETRANSP e BPTran – SE juntos em operação na zona norte da capital**. <<https://www.detran.se.gov.br/?pg=noticia&id=3645#gsc.tab=0>>. Acesso em 23 mai. 2024.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro, volume 07: responsabilidade civil**. São Paulo: Ed. Saraiva, 2015.

FERREIRA, A. B. de H. **Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FREITAS, Jacir. **Análise de Gn 4,1-16 na perspectiva da violência nas origens**. 2013. Disponível em: <https://www.abiblia.org/ver.php?id=6876>. Acesso em: 10 mar. 2024.

GIRARD, René. **A Violência e o Sagrado**. 2.ed. Trad. Martha Conceição Gambini. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

GONÇALVES, C. R.; LENZA, P. **Direito civil esquematizado**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

GUIMARÃES, Elisangela dos Santos. **Estado emocional do candidato à primeira habilitação na realização do exame prático de direção veicular: uma revisão à égide da literatura**. TCC (Pós-graduação em Psicologia do Trânsito) – Faculdade Famart. Itaúna/MG. 2022.

HOFFMANN, M. H.; GONZÁLEZ, L. M. **Acidentes de Trânsito e Fator Humano**. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HONORATO, Cássio Mattos. **Alterações introduzidas pelo Novo Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Ed. Sugestões Literárias, 1998.

LISBOA, Antonio Marcio Junqueira. **As raízes da violência**. 2007. Disponível em: [https://www12.senado.leg.br/ri/edicoes/44/176/ri\\_v44\\_n176\\_p69.pdf](https://www12.senado.leg.br/ri/edicoes/44/176/ri_v44_n176_p69.pdf). Acesso em: 23 mar. 2024.

MARTINS, João Pedro. **A educação de trânsito: campanhas educativas nas escolas**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

MASCARENHAS, Rozielle Araújo da Paixão. **A aplicação da lei penal nos casos de crime de trânsito: perspectivas de dolo e culpa**. UNIFACS, 2022. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/view/7728/4570>. Acesso em: 27 abr. 2024.

MELO, Neide da Silva. **Violência no trânsito: Uma análise jurídica e social.** São Paulo: Saraiva, 2007.

MILHOMEM, Gleidisman R. **Violência no trânsito, agressividade e estresse nas vias urbanas de Araguaína - TO.** Tese (Pós-Graduação). Núcleo de Estudos e Pesquisas da Violência, Universidade Federal de Tocantins. Araguaína, 2017, p. 23.

MINAYO, M.C.S. **A violência social sob a perspectiva da saúde pública,** 1994. Disponível em: <http://scielo.br/j/csp/a/dgQ85GcNMfTCPByHzZTK6CM/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 mar. 2024.

MINAYO, M. C. S. **Violência e saúde.** Rio de Janeiro: Fiocruz, 2006.

MINAYO, M. C. S.; SOUZA, E. R. **Violência e saúde como um campo interdisciplinar e de ação coletiva.** Hist. cienc. saúde-Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 4, 1997.

MOREIRA, M.R et al. **Mortalidade por acidentes de transporte de trânsito em adolescentes e jovens, Brasil, 1996-2015: cumprimos o ODS 3.6?,** 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/LwccNhJGCKXR6nh8hd89t7c/>. Acesso em: 22 mar. 2024.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **OMS lança Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 – 2030.** Nações unidas, 2021. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/156091-oms-lan%C3%A7a-d%C3%A9cada-de-a%C3%A7%C3%A3o-pela-seguran%C3%A7a-no-tr%C3%A2nsito-2021-2030>. Acesso em: 27 abr. 2024

OMS (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE). **Relatórios diversos,** 2002.

PALMA, Moacir D. **A violência nos contos e crônicas da segunda metade do século XX.** Tese (Doutorado em Letras). Centro de Letras e ciências humanas, Universidade de Londrina. Londrina, 2008, p. 22.

PORTAL ONSV. **Briga no trânsito mata 5 pessoas por hora no Brasil.** Observatório Nacional de Segurança Viária, 2022. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/comunicacao/materias/briga-no-transito-mata-5-pessoas-por-hora-no-brasil>. Acesso em: 20 abr. 2024.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Mais de 33 mil pessoas morreram em decorrência do trânsito em 2022.** Portal do Trânsito e mobilidade, 2024. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/estatisticas/mais-de-33-mil-pessoas-morreram-em-decorrencia-do-transito-em-2022/>. Acesso em: 23 abr. 2024.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro.** 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

RODRIGUEZ, Henrique. **Primeiro acidente de carro do Brasil foi a 4 km/h e envolveu Olavo Bilac.** Revista 4 Rodas, 2020. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/primeiro-acidente-de-carro-do-brasil-foi-a-4-km-h-e-envolveu-olavo-bilac>. Acesso em: 17 abr. 2024.

ROZA, Candido Luis Telles da. **Fundamentalismo e violência em Paris.** In: org. Maura Regina Modena. Caxias do Sul, RS: Educs, 2016.

- ROZESTRATEN, R. J. A. **A psicologia social e o trânsito**. Psicol. cienc. Prof. 1986. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/yqMF3h3VSwx9RxR99LZN6Hn/>. Acesso em: 11 mar. 2023.
- RUEDA, Fabián J. M.; GUIMARÃES, Juliana. **Psicologia do Trânsito: Conquistas Históricas, ADI 3481 e Perspectivas para a Área**. Psicologia: Ciência e Profissão, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/p6xtjRLNKZrGLP9sNwRSYGB/#>. Acesso em: 17 abr. 2024.
- SAMPAIO, Maria Helena de Lemos; NAKANO, Tatiana de Cássia. **Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras**. Psicologia: Teoria e Prática, vol. 13, núm. 1, 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193819303002>. Acesso em: 01 mai. 2024.
- TARTUCE, Flávio. **Manual do direito civil: volume único**. 5. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015.
- TEBALDI, Elisa; FERREIRA, R. T. **Comportamento no trânsito e causas da agressividade**. Revista de psicologia da UNC, vol. 2, n. 1, p. 15-22, 2004. Disponível em: [https://www.researchgate.net/profile/Vinicius-Ferreira-7/publication/216885145\\_Comportamentos\\_no\\_transito\\_e\\_causas\\_da\\_agressividade\\_Behaviors\\_in\\_the\\_Traffic\\_and\\_Causes\\_of\\_Aggressiveness/links/05beffab67f9b7b180052aa0/Comportamentos-no-transito-e-causas-da-agressividade-Behaviors-in-the-Traffic-and-Causes-of-Aggressiveness.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Vinicius-Ferreira-7/publication/216885145_Comportamentos_no_transito_e_causas_da_agressividade_Behaviors_in_the_Traffic_and_Causes_of_Aggressiveness/links/05beffab67f9b7b180052aa0/Comportamentos-no-transito-e-causas-da-agressividade-Behaviors-in-the-Traffic-and-Causes-of-Aggressiveness.pdf). Acesso em: 01 de mai. 2024.
- TOLEDO, Adriane. **História da Legislação de Trânsito**. Portal do trânsito, 2021. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/artigo-historia-da-legislacao-de-transito/>. Acesso em: 16 abr. 2024.
- VASCONCELOS, E. A. **O que é o trânsito?** São Paulo: Brasiliense, 1985.
- VIANA, Nildo. **Violência, Conflito e Controle**. In: Santos, Sales e outros (orgs.). 50 Anos Depois. Relações Raciais e Grupos Socialmente Segregados. Brasília: MNDH, 1999.
- VIANA, Nildo. **Economia política da violência no trânsito**. DSPACE, 2013. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/items/a4b2701f-0f6f-4cd5-b003-881dbbc4f29f>. Acesso em: 20 abr. 2024.