



CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE ITAITUBA – LTDA
FACULDADE DE ITAITUBA – FAI
CURSO DE BACHERELADO EM DIREITO

ED CARLOS BRAGA DOS SANTOS
EVANDRO SOUZA DE OLIVEIRA
VANDERLANDIO BISPO DE SENA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE
TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE ITAITUBA**

ITAITUBA – PARÁ
2023

ED CARLOS BRAGA DOS SANTOS
EVANDRO SOUZA DE OLIVEIRA
VANDERLANDIO BISPO DE SENA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO NO
MUNICÍPIO DE ITAITUBA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Faculdade de Itaituba para obtenção de título de Bacharel
em Direito.

Orientador: Alarico Marques Pereira, Esp.

ITAITUBA – PARÁ
2023

ED CARLOS BRAGA DOS SANTOS
EVANDRO SOUZA DE OLIVEIRA
VANDERLANDIO BISPO DE SENA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE
TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE ITAITUBA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Faculdade de Itaituba para obtenção de título de Bacharel
em Direito.

Orientador: Esp. Alarico Marques Pereira.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____ **Nota:** 10
Prof. Alarico Marques Pereira, Esp.

Avaliador(a) _____ **Nota:** 9,5
Prof. Thiago de Moraes Pereira

Avaliador(a) _____ **Nota:** 9,8
Prof. Herbert Luiz de Souza Pinto

Resultado: APROVADOS **Média:** 9,8

Data: ____/____/2023.

*Dedicamos essa pesquisa a Deus,
nossa maior inspiração e força, aos
nossos familiares e amigos pelo apoio
incondicional.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela vida e por ter me dado a oportunidade de estudar a graduação em Direito e hoje esteja concluindo essa fase com sucesso;

Em segunda instância, agradeço aos meus pais Carlos Braga dos Santos e Raimunda Brasil da Costa Braga, que com muito amor e paciência sempre foram minha base para que continuasse no caminho certo da minha vida;

Agradeço a minha esposa Alessandra da Silva Oliveira, que sempre me incentivou me dando força e animo para continuar o curso;

Aos meus filhos Carlos Henrique Oliveira Braga, João Carlos Oliveira Braga e Carla Emanuely Oliveira Braga;

Agradeço aos meus irmãos Erasmo Carlos da Costa Braga, Marines Braga, Angela Maria da Costa Braga e Nubia da Costa Braga, que direta ou indiretamente trilharam este percurso, me dando apoio e incentivando;

Ao meu Orientador Dr. Alarico Marques Pereira, pelo apoio, paciência e dedicação na orientação desse trabalho;

Aos colegas acadêmicos, professores e servidores da Faculdade de Itaituba, agradeço por serem excelentes profissionais e nos ter conduzido e iluminado nossos caminhos da aprendizagem, muito obrigado!

Ed Carlos Braga dos Santos

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus, por ter me permitido chegar até aqui, a conclusão do curso de Direito, apesar de tantas dificuldades;

A minha família que tanto me deu força para continuar seguindo em frente na pessoa de minha esposa, Edna de Souza, e nossos filhos, Eduardo Sousa de Oliveira e Eloyza Souza de Oliveira;

A minha mãe, Raimunda Souza de Oliveira que sempre me apoiou nos meus planos na vida, e por ter me ensinado a ser essa pessoa que sou hoje;

Ao nosso orientador, professor Alarico Marques Pereira pela orientação desse trabalho;

Aos professores e aos colegas de classe, que nesse árduo período de estudos nos ensinou muito, a ponto de nos tornamos família, e é com muita satisfação fica os meus sinceros agradecimentos, e que Deus nos abençoe em nome de Jesus.

Evandro Souza de Oliveira

AGRADECIMENTOS

A Deus por ter me dado saúde e força para superar as dificuldades;

Aos meus pais Lourival de Moura Carneiro e Maria Bispo de Sena, pelo amor, incentivo e apoio incondicional;

A minha esposa Marcia Leite da Silva, por estar sempre me apoiando e incentivando;

A esta Faculdade, seu corpo docente, direção e administração, que oportunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte jurídico superior, eivada pela acendrada confiança no mérito e ética aqui presentes;

Ao nosso orientador Alarico Marques Pereira, por nos conduzir com ética e profissionalismo na produção dessa pesquisa;

Aos meus colegas de turma em especial os colegas de trabalho de conclusão de curso;

E a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

Vanderlândio Bispo de Sena

"[...] nós juristas, nós os advogados, não somos os instrumentos mercenários dos interesses das partes. Temos uma alta magistratura, tão elevada quanto aos que vestem as togas, presidindo os tribunais; somos os auxiliares naturais e legais da justiça; e, pela minha parte, sempre que diante de mim se levanta uma consulta, se formula um caso jurídico, eu o encaro sempre como se fosse um magistrado a quem se propusesse resolver o direito litigado entre partes. Por isso, não corro da responsabilidade senão quando a minha consciência a repele." – Ruy Barbosa

RESUMO

O estudo teve como objetivo analisar a Responsabilidade Civil do Estado no contexto do trânsito no Município de Itaituba, Pará. A justificativa para esta pesquisa se baseou na relevância do tema, uma vez que acidentes de trânsito são recorrentes na região e têm impactos significativos na vida dos cidadãos, bem como no sistema de saúde e na infraestrutura Municipal. Portanto, compreender a responsabilidade civil do Estado, nesse contexto, se torna crucial para garantir a efetivação dos direitos dos cidadãos e a promoção da segurança viária. Como objetivos específicos, tem-se: Realizar uma revisão detalhada da literatura acadêmica e jurisprudencial relacionada à responsabilidade civil do Estado no contexto do trânsito, destacando casos relevantes e jurisprudência aplicável; Investigar estatísticas e dados relevantes sobre acidentes de trânsito ocorridos em Itaituba, a fim de compreender a extensão do problema, os principais fatores contribuintes e os impactos na saúde pública e na infraestrutura municipal; Avaliar a eficácia das medidas adotadas pelo município de Itaituba para prevenir acidentes de trânsito e para lidar com os danos causados, examinando práticas de responsabilização e eventuais desafios enfrentados. A metodologia adotada foi a pesquisa qualitativa e descritiva, que permitiu a coleta e análise de dados relevantes para a compreensão da problemática em questão. Além disso, foi realizada uma extensa revisão da literatura, abrangendo estudos sobre acidentes de trânsito, responsabilidade civil do Estado, legislação de trânsito e casos judiciais relacionados ao tema. Por meio deste estudo, pretende-se contribuir para a compreensão da responsabilidade civil do Estado no trânsito de Itaituba, fornecendo subsídios para aprimorar as políticas públicas e medidas de prevenção de acidentes, bem como para promover a responsabilização adequada em casos de danos causados no trânsito, visando, assim, à melhoria da qualidade de vida e segurança dos habitantes do Município.

Palavras- chave: Responsabilidade Civil do Estado. Legislação. Trânsito.

ABSTRACT

The study aimed to analyze the State's Civil Liability in the context of traffic in the Municipality of Itaituba, Pará. The justification for this research was based on the relevance of the topic, since traffic accidents are recurrent in the region and have significant impacts on life citizens, as well as the health system and municipal infrastructure. Therefore, understanding the State's civil responsibility, in this context, becomes crucial to guarantee the realization of citizens' rights and the promotion of road safety. The specific objectives are: Carry out a detailed review of the academic and jurisprudential literature related to the State's civil liability in the context of traffic, highlighting relevant cases and applicable jurisprudence; Investigate statistics and relevant data on traffic accidents occurring in Itaituba, in order to understand the extent of the problem, the main contributing factors and the impacts on public health and municipal infrastructure; Analyze the traffic legislation in force in the Municipality of Itaituba, Pará, identifying the rules and regulations that govern road circulation and the State's civil liability in cases of traffic accidents; Evaluate the effectiveness of the measures adopted by the municipality of Itaituba to prevent traffic accidents and to deal with the damage caused, examining accountability practices and any challenges faced. The methodology adopted was qualitative and descriptive research, which allowed the collection and analysis of relevant data to understand the problem in question. Furthermore, an extensive literature review was carried out, covering studies on traffic accidents, State civil liability, traffic legislation and court cases related to the topic. Through this study, we intend to contribute to the understanding of the State's civil responsibility in traffic in Itaituba, providing subsidies to improve public policies and accident prevention measures, as well as to promote adequate accountability in cases of damage caused in traffic. , thus aiming to improve the quality of life and safety of the Municipality's inhabitants.

Keywords: State Civil Responsibility. Legislation. Traffic.

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01	MORTES NO TRÂNSITO NO BRASIL 2011 A 2019	50
GRÁFICO 02	ACIDENTES DE TRÂNSITO EM ITAITUBA EM 2021, 2022 E INICIO DE 2023	51
GRÁFICO 03	DISTRIBUIÇÃO DAS INTERNAÇÕES HOSPITALARES NO SUS GERAL ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE, SEGUNDO CATEGORIA E FAIXA ETÁRIA. MINAS GERAIS, 2013 A 2022.....	52
GRÁFICO 04	BOLETIM EPIDEMIOLOGICO DE MORTALIDADE E MORBIDADE NO TRÂNSITO – DIVINÉSIA MINAS GERAIS.....	53
GRÁFICO 05	INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES DE TRÂNSITO ANTES E DEPOIS DA PANDEMIA DE CORONAVIRUS	54
GRÁFICO 06	MORTOS POR ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	55
GRÁFICO 07	MORTES NO TRÂNSITO NO ESTADO DO PARÁ DE 2003 A 2015	56
GRÁFICO 08	QUANTIDADE DE OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES DE TRANSITO, ATENDIDAS PELO CORPO DE BOMBEIROS DO PARÁ/2022.....	57
GRÁFICO 09	QUANTIDADES DE OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM ITAITUBA POR MÊS/2022	58
GRÁFICO 10	OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES DE TRANSITO EM ITAITUBA ANO DE 2022 PARALELO COM ANOS ANTERIORES	59

LISTA DE SIGLAS

TCC: Trabalho de Conclusão de Curso

CC: Código Civil

DPVAT: Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não.

CF: Constituição Federal.

STF: Supremo Tribunal de Justiça.

TJDFT: Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios

HMI: Hospital Municipal de Itaituba.

OMS: Organização Mundial de Saúde

7º GBM: 7º Grupamento de Bombeiros Militar

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	16
2.1 RESPONSABILIDADE CIVIL: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E APLICABILIDADE	16
2.2 TIPOS DE RESPONSABILIDADE CIVIL	20
2.2.1 Subjetiva e Objetiva.....	21
2.2.2 Contratual e Extracontratual.....	25
2.2.3 Responsabilidade Civil e Penal	29
2.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO: DANOS, CULPA E INDENIZAÇÕES	31
2.3.1 Os danos e as indenizações	31
2.3.2 Danos patrimoniais.....	33
2.3.3 Danos Morais	34
2.3.4 Danos Estéticos.....	37
2.4 DOLO E CULPA: PRESSUPOSTOS TEÓRICOS.....	38
2.5. CONCEITO E ABORDAGEM DO NEXO DE CASUALIDADE	40
2.4 RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO...	41
3 METODOLOGIA DA PESQUISA	47
3.1 ABORDAGEM DA PESQUISA	47
3.2 COLETA DE DADOS.....	48
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS.....	50
4.1 ANÁLISE DE GRÁFICOS E INDICADORES DA SITUAÇÃO DO TRÂNSITO EM ITAITUBA/PA	50
4.2 ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM ITAITUBA/ PARÁ.....	59
5 CONCLUSÃO	63
REFERÊNCIAS.....	65

1 INTRODUÇÃO

A responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito é um tema de extrema relevância, com implicações tanto jurídicas quanto sociais. Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) tem como objetivo principal investigar e analisar a aplicação e efetividade das políticas de responsabilidade civil do Estado no contexto de acidentes de trânsito no Município de Itaituba, Pará.

A discussão sobre a responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito no Município de Itaituba, Pará, é de extrema relevância para a sociedade por diversas razões cruciais. Primeiramente, os acidentes de trânsito representam uma séria ameaça à segurança pública, resultando em perdas de vidas humanas e graves lesões, muitas vezes gerando um impacto irreversível nas famílias e comunidades. Além disso, esses acidentes geram custos substanciais para os sistemas de saúde, sobrecarregando os recursos públicos e afetando negativamente a qualidade do atendimento médico oferecido à população.

Outro ponto fundamental é a questão financeira, uma vez que os acidentes de trânsito geram despesas significativas para o Estado, seja no tratamento de vítimas, na manutenção de infraestrutura viária danificada ou mesmo em ações judiciais relacionadas a responsabilidade civil. Portanto, a análise das políticas de responsabilidade civil do Estado nesse contexto não apenas pode contribuir para uma justa reparação às vítimas, mas também para a otimização dos recursos públicos.

Ademais, a discussão sobre essa temática tem o potencial de influenciar positivamente o comportamento dos motoristas, promovendo a segurança viária e a prevenção de acidentes. Compreender como as políticas são aplicadas e percebidas em Itaituba pode levar a melhorias nas estratégias de conscientização e educação no trânsito, reduzindo, assim, a incidência de acidentes.

Portanto, a relevância desse estudo transcende o âmbito jurídico, alcançando implicações sociais, econômicas e de segurança pública. A análise profunda dessa temática pode contribuir para um ambiente mais seguro e justo para todos os cidadãos de Itaituba, bem como fornecer insights valiosos para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes relacionadas ao trânsito e à responsabilidade civil do Estado.

Nesse contexto, essa pesquisa tem como objetivo específico: Realizar uma revisão detalhada da literatura acadêmica e jurisprudencial relacionada à

responsabilidade civil do Estado no contexto do trânsito, destacando casos relevantes e jurisprudência aplicável; Investigar estatísticas e dados relevantes sobre acidentes de trânsito ocorridos em Itaituba, a fim de compreender a extensão do problema, os principais fatores contribuintes e os impactos na saúde pública e na infraestrutura municipal; Avaliar a eficácia das medidas adotadas pelo município de Itaituba para prevenir acidentes de trânsito e para lidar com os danos causados, examinando práticas de responsabilização e eventuais desafios enfrentados.

Como metodologia da pesquisa realizamos uma revisão da literatura, abarcando análises de estudos sobre a responsabilidade civil do Estado e casos judiciais pertinentes ao contexto. Ademais, adotou-se uma abordagem qualitativa e descritiva, para analisar a temática em questão, por meio de gráficos, o que permitiu a visualização e interpretação dos dados coletados, facilitando a identificação da realidade e registros, bem como de padrões relacionados a esse tema específico.

Algumas questões norteadoras foram imprescindíveis na elaboração desse estudo, tais como: Como a responsabilidade civil do Estado é aplicada e regulamentada no município de Itaituba em casos de acidentes de trânsito? Quais são os principais desafios e obstáculos enfrentados pelas vítimas na busca por reparação e justiça em acidentes viários em Itaituba? Quais medidas podem ser adotadas para melhorar a eficácia das políticas de responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba?

Essa pesquisa foi estruturada da seguinte maneira: No capítulo introdutório foram abordadas as justificativas, objetivos, e questões norteadoras do TCC; No segundo capítulo, discorridas as fundamentações teóricas contendo contextualização histórica, aplicabilidade, tipos e pressupostos da responsabilidade civil do Estado, danos, culpa e nexos de causalidade, mecanismos adotados em acidentes de trânsito no âmbito nesse contexto;

Por sua vez, no terceiro capítulo, são elencadas as metodologias adotadas na pesquisa, sua abordagem teórica, e coletas de dados; No quarto capítulo, abordou-se a sobre a análise e discussão dos dados e, por fim, no quinto capítulo, foram feitas as considerações finais dessa pesquisa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 RESPONSABILIDADE CIVIL: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E APLICABILIDADE

Num contexto mais abrangente, a responsabilidade está relacionada com a condição ou qualidade de alguém ser responsável. Nesse viés, Lopes (2009) assevera que é natural esperar que pessoa responsável tenha consciência das suas ações e dos atos que realiza de forma deliberada, assumindo a responsabilidade pelas consequências desses atos. Quando alguém é responsável, é entendido que essa pessoa tem a obrigação de reparar os danos causados a outras pessoas através das suas ações. O autor afirma que a partir desta afirmação, surgem as noções de culpabilidade e sujeição a punições no contexto jurídico.

(...) a obrigação de reparar o dano que uma pessoa causa a outra. A palavra responsabilidade deve ser entendida como restituição ou compensação de algo que foi retirado de alguém. A responsabilidade tem por finalidade restituir ou ressarcir algo (LOPES, 2009, p. 01).

Conforme Braga Neto (2019) argumenta, em princípio, a ideia de responsabilidade pode ser entendida como um aspecto de obrigação. Quando essa obrigação não é cumprida, surge a responsabilidade do patrimônio do devedor para assegurar o seu cumprimento.

A palavra "responsabilidade" é um substantivo feminino com origem no latim *responsus*, que é o particípio passado de *respondere*, significando responder ou prometer em troca. É uma composição de *re*, indicando voltar ou retroceder, e *spondere*, que significa garantir ou prometer. Portanto, aquele que se considera responsável por algo ou alguém tem a obrigação de responder em caso de danos ou incidentes envolvendo aquilo ou aqueles pelos quais é responsável. (BRAGA NETO, 2019).

A responsabilidade civil abrange qualquer ação ou falta de ação que resulte na violação de uma norma legal ou contratual. Isso implica na obrigação de corrigir o dano causado. De acordo com Cavalieri Filho (2021), a responsabilidade civil é um dever legal subsequente decorrente da violação de um dever legal primário.

Ao longo da história da evolução da sociedade, a responsabilidade civil tem evoluído de acordo com as características que as sociedades têm desenvolvido ao longo do tempo. O autor supracitado relata que, durante o período dos Estados monárquicos absolutistas, quando a personalidade do rei se confundia com a do Estado e todo o poder estava nas mãos dos reis, a teoria aplicada à responsabilidade civil do Estado era a da irresponsabilidade.

Para Cavalieri Filho (2021) o princípio subjacente a essa teoria residia na supremacia do Estado em relação às suas ações, o que significava que o Estado não assumia responsabilidade por quaisquer danos causados por seus funcionários. Isso se devia ao fato de que naquela época acreditava-se que o Estado nunca cometia erros, e, portanto, nem se cogitava a possibilidade de responsabilizar o Estado por ações de seus funcionários.

Considerando que o rei e sua família detinham todo o poder, eles exerciam controle absoluto sobre seus súditos, e havia a crença de que o rei nunca cometia erros. Isso resultava em uma grande injustiça naquela época, já que o Estado seguia a teoria da irresponsabilidade e não assumia a responsabilidade por danos causados por seus funcionários. Devido à falta de responsabilização dos agentes públicos, incluindo o próprio monarca, pelos danos causados a terceiros e à ausência de reparação às vítimas, gradualmente a teoria da irresponsabilidade foi perdendo força.

A teoria da irresponsabilidade era a própria negação do direito. De fato, se no Estado de Direito o Poder Público também se submete à lei, a responsabilidade estatal é simples corolário, consequência lógica e inevitável dessa submissão. Como sujeito de personalidade, o Estado é capaz de direitos e obrigações como os demais entes, inexistindo motivos que possam justificar a sua irresponsabilidade. Se o Estado é guardião do Direito, como deixar ao desamparo o cidadão que sofreu prejuízos por ato próprio do Estado? (CAVALIERI FILHO, 2020, p.158).

As características da teoria da irresponsabilidade do Estado eram notadamente injustas, pois retratavam os reis como seres infalíveis, isentos de erros e sem obrigações legais. Com o tempo, surgiram outras correntes teóricas que rejeitaram essa ideia de irresponsabilidade estatal. Entre elas, Cavalieri Filho (idem) cita as teorias civilistas, que passaram a considerar o Estado como responsável pelas ações de seus agentes. Para o referido autor, ainda é possível observar situações em que a irresponsabilidade estatal persiste.

Conforme Di Pietro (2018) A partir do século XIX, a teoria da irresponsabilidade do Estado foi superada e substituída. Surgiram as teorias civilistas, que passaram a considerar o Estado como passível de responsabilidade pelos danos causados a terceiros por seus agentes. Isso envolveu a aplicação de princípios do direito civil, com base no conceito de culpa.

Apesar da eliminação da teoria da irresponsabilidade, os soberanos ainda mantinham certos privilégios especiais. Dentro das teorias civilistas, foram estabelecidas categorias de ações, como as ações do império e as ações de gestão.

Consequentemente, os atos relacionados ao império não eram considerados passíveis de responsabilidade, apenas os atos relacionados à administração pública.

No entanto, se um agente público causasse danos aos cidadãos, isso abria a possibilidade de determinar a ilegalidade do ato, estabelecer uma conexão causal e impor ao Estado a obrigação de compensar a vítima prejudicada. (DI PIETRO, 2018).

Di Pietro (2018) relata que, a fim de evitar que os reis fossem responsabilizados, começou-se a fazer distinção entre os atos de gestão e os atos do império. Nesse contexto, surgiram diversas oposições com o objetivo de responsabilizar o Estado, removendo a prerrogativa de diferenciação entre império e gestão. Argumentava-se que era impossível discernir entre os atos do império e os atos de gestão, pois ambos eram partes integrantes do serviço público. Assim, com base nas teorias civilistas, que se baseavam na culpa civil e/ou responsabilidade subjetiva, o Estado passou a ser considerado responsável por danos causados a terceiros, conforme os termos do Código Civil.

Ao longo da evolução das teorias de responsabilidade, houve uma mudança significativa no enfoque da responsabilização do Estado, deixando de ser regulamentada pelo Código Civil para ser regida pelo direito público. Um marco importante nessa transição ocorreu na França, no caso conhecido como "caso Blanco", no qual a jurisprudência francesa concedeu ganho de causa ao pai da vítima.

O Tribunal de Conflitos decidiu que a controvérsia deveria ser solucionada pelo tribunal administrativo, por que se tratava de apreciar a responsabilidade decorrente de funcionamento do serviço público. Entendeu-se que a responsabilidade do Estado não pode reger-se princípios do Código Civil, por que se sujeita a regras especiais que variam conforme as necessidades do serviço e a imposição de conciliar os direitos do Estado com os direitos privados ((DI PIETRO, 2018, p.34).

O caso Blanco representou um ponto de virada significativo no desenvolvimento das teorias voltadas para o âmbito público, estabelecendo os fundamentos essenciais do direito público e retirando de forma definitiva a responsabilidade do Estado do âmbito do Direito Civil. Além disso, serviu como base para outras abordagens teóricas relacionadas à responsabilidade, tais como a Teoria do Risco Administrativo, a Teoria do Risco Integral e o Direito de Regresso. (MEIRELLES, 2011)

A Teoria do Risco Administrativo, como o próprio nome sugere, está relacionada ao risco que as atividades públicas podem representar para os cidadãos, atribuindo-lhes danos causados por ações de seus agentes. Segundo Meirelles (2011), quando ocorre um dano causado por um agente público específico, todos os membros da sociedade devem contribuir para a reparação desse dano por meio dos recursos públicos representados pela Fazenda Pública.

A legislação brasileira adotou a Teoria do Risco Administrativo, que não exige a comprovação de dolo ou culpa por parte da Administração Pública, mas sim a demonstração de um fato administrativo, a existência de um dano e a conexão causal entre a ação administrativa e o prejuízo causado.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa. (BRASIL, 1988)

Dentro da Teoria do Risco Integral, o Estado é considerado responsável pelos danos causados, independentemente da presença de culpa ou dolo. Essa é a principal distinção entre a Teoria do Risco Administrativo e a Teoria do Risco Integral. A Constituição Brasileira de 1988 estabelece claramente que o Estado é responsável de forma objetiva pelas ações de seus agentes, enquanto os entes públicos têm responsabilidade subjetiva. (MEIRELLES, 2011).

Isso significa que o Estado deve indenizar por ações, sejam elas lícitas ou ilícitas, que causem danos a terceiros, sem levar em consideração a existência de culpa ou dolo, a menos que haja circunstâncias excludentes e atenuantes de

responsabilidade, como o caso fortuito, o fato de terceiro e a culpa específica da vítima.

Portanto, ao longo da história, o desenvolvimento da responsabilidade civil evoluiu para proteger os direitos de terceiros em relação às ações dos Poderes Públicos. A doutrina se ajustou a essa evolução com o objetivo de equilibrar as relações entre as partes, buscando a justiça e a aplicação do direito de forma justa.

2.2 TIPOS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

No Brasil, existe um vasto arcabouço jurídico que estabelece preceitos fundamentais para promover a harmonia e a convivência respeitosa entre os cidadãos. Esses preceitos são alicerces da responsabilidade civil, garantindo a reparação de danos por meio de meios conciliatórios ou judiciais, a todos os membros da sociedade que se vejam prejudicados.

No espectro jurídico brasileiro, a responsabilidade civil assume uma importância primordial, pois não só assegura proteção aos cidadãos que são prejudicados por transgressões das normas legais, como também impõe penalidades àqueles que desrespeitam tais determinações. Essa dualidade de propósitos é eloquentemente expressa no Código Civil brasileiro, conforme ilustrado no artigo abaixo:

Art.186 aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligencia ou imprudência, violar o direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito (BRASIL, 2002).

Assim sendo, a responsabilidade civil existe para resguardar quem segue os parâmetros legais e punir quem não os segue. Portanto, o princípio básico da responsabilidade civil é não prejudicar o outro. No Código Civil, em seu art.932 rege que:

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

- I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia;
- II - o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições;
- III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;
- IV - os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos;
- V - os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até a concorrente quantia (BRASIL, CÓDIGO CIVIL, LEI Nº 10.406/2002).

A responsabilidade civil se divide em diferentes espécies, em síntese se classifica em: responsabilidade objetiva e subjetiva, quando se refere a função da culpa e responsabilidade contratual e extracontratual, quando se refere a função da natureza.

Stolze (2019) destaca que a responsabilidade civil subjetiva é caracterizada pela ocorrência de um dano que é desencadeado por uma ação que foi executada com intenção dolosa ou de maneira negligente. Esta perspectiva enfatiza a necessidade de uma conduta culposa ou dolosa para que a responsabilidade civil subjetiva seja atribuída, destacando a importância da intenção ou falha de diligência na avaliação da responsabilidade por danos causados a terceiros no âmbito jurídico.

O autor ilustra a essência da responsabilidade civil subjetiva, ligando-a diretamente à intenção ou negligência. Essa conexão reforça a importância da análise cuidadosa das ações e intenções ao avaliar responsabilidades legais em situações de danos.

Tartuce (2019), delinea uma classificação da responsabilidade civil, destacando duas categorias principais. A primeira, denominada responsabilidade civil contratual ou negocial, surge em situações de descumprimento de uma obrigação, conforme estabelecido nos artigos 389 a 391 do Código Civil vigente. Esses artigos abordam diferentes formas de descumprimento de obrigações, seja por ação ou omissão, e estabelecem a responsabilidade patrimonial do devedor, embora com certas exceções quanto à impenhorabilidade de alguns bens. A segunda categoria, chamada de responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana, tem sua base em atos ilícitos, conforme definido originalmente no Código Civil de 1916 e mais tarde no Código Civil de 2002, que também incorpora o conceito de abuso de direito.

Esta classificação proporciona uma estrutura para entender as diversas situações em que a responsabilidade civil pode ser atribuída, dependendo da natureza do descumprimento ou da conduta ilícita.

2.2.1 Subjetiva e Objetiva

A responsabilidade civil subjetiva, que se originou historicamente com um enfoque clássico, exige que a vítima comprove a culpa do agente para ter direito à indenização. Este paradigma, ao longo do tempo, formou a base sobre a qual as relações de responsabilidade civil foram inicialmente construídas.

O Código Civil de 2002 integrou elementos do Código de 1916 e do Código de Defesa do Consumidor (que introduziu a responsabilidade objetiva), amalgamando assim ambas as perspectivas. Esta fusão legal proporcionou um marco que contempla tanto a responsabilidade civil subjetiva quanto a objetiva, enriquecendo o arcabouço jurídico com um espectro mais amplo de análise e aplicação no tocante à responsabilização por danos causados a terceiros.

Nesse sentido, o Artigo 186 do CC/2002 define o que é ato ilícito é "aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito".

A partir desta breve exposição sobre tais responsabilidades, percebe-se uma distinção entre elas, que reside primordialmente na necessidade de comprovação da culpa do agente causador do dano. Na modalidade subjetiva, é crucial que a vítima evidencie a culpa do agente para que a reparação seja possível; já na objetiva, a comprovação da culpa é dispensada, sendo suficiente a identificação do dano e a relação de causalidade com a ação do agente.

Stolze (2019) explica que, sob a ótica da doutrina subjetiva, a responsabilidade civil se fundamenta no princípio de que cada indivíduo deve responder por suas próprias falhas, conforme expresso pelo adágio "unusculque sua culpa nocet". Essa noção é central para o direito de reivindicar reparação, e recai sobre o autor a responsabilidade de provar a culpa do réu, estabelecendo assim a base para a pretensão reparatória.

O doutrinário destaca um pilar crucial da responsabilidade civil subjetiva: a responsabilização individual baseada na própria culpa. Segundo ele, esse princípio não apenas fundamenta a doutrina subjetiva, mas também define o caminho processual, pois exige que o autor comprove a culpa do réu para legitimar a reivindicação de reparação.

Essa exigência reflete a busca por justiça igualitária e a necessidade de responsabilizar as partes pelas consequências jurídicas de suas ações ou omissões. Este princípio sustenta a integridade do sistema jurídico ao assegurar que as reivindicações de reparação sejam fundamentadas em evidências de culpa.

Stoco (2004) discorre sobre a doutrina objetiva da responsabilidade civil, contrapondo-a à abordagem tradicional que envolve culpa, dano e nexo causal. Na visão objetiva, a ênfase recai sobre a relação direta entre o dano e quem o causou, sem necessidade de explorar a culpabilidade ou a ilegalidade do ato danoso. O que

realmente importa é identificar a ocorrência do evento danoso e sua origem, e uma vez estabelecida a autoria do evento danoso, o autor se torna responsável pelo ressarcimento, independente de outras considerações.

Nesse sentido o autor simplifica a complexidade da responsabilidade civil, destacando a doutrina objetiva que foca na identificação clara do dano e seu autor, desviando do tradicional exame de culpa, e facilitando assim, a determinação da responsabilidade para ressarcimento.

No Brasil, o Código Civil de 1916, sob intensa influência do direito francês tomou a culpa como base da responsabilidade civil subjetiva. Na Constituição de 1916, em seu Art. 159 regia que:

Art.159. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar o direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano. A verificação da culpa e a avaliação da responsabilidade regula-se pelo disposto neste Código Arts. 1.521 a 1.532 e 1.542 a 1553 (DOELLE, 2019, p.3).

Verifica-se a essência da responsabilidade civil subjetiva, onde a obrigação de reparar um dano é diretamente relacionada à ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência do indivíduo. O autor, também destaca a importância de uma estrutura jurídica bem definida, fornecida pelos artigos mencionados do Código, para avaliar a culpa e determinar a responsabilidade, garantindo assim uma análise justa e padronizada das situações de dano.

Com a evolução da responsabilidade civil no Brasil, segundo Cavalieri Filho, o sistema legal brasileiro progrediu de substancialmente subjetivo para um sistema em grande parte objetivista. Como cita no Art.927.

Art. 927 Aquele que por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (BRASIL, 2002).

Ainda pode-se considerar responsabilidade subjetiva quando o Estado deveria agir e não o fez, desse modo sendo omissor. Também quando o dano for causado por terceiros e/ou fenômenos naturais. Segundo TJDF (2022), nestes casos há a necessidade de se provar que houve culpa: omissão, imperícia, imprudência ou negligência e/ou a intenção/dolo do agente público.

Cavalieri (2015) destaca três requisitos fundamentais para a responsabilidade civil subjetiva, conforme delineado pela doutrina francesa e refletido no art. 186 do Código Civil. Primeiramente, há um aspecto formal representado pela quebra de um dever jurídico através de uma ação voluntária. Em seguida, um aspecto subjetivo, que engloba o dolo ou a culpa, e finalmente, um aspecto causal-material, evidenciado pelo dano e sua conexão causal com a ação do agente. Estes elementos são essenciais para identificar um ato ilícito e o subsequente dever de indenizar, conforme estabelecido no art. 927 do Código Civil.

Na visão Nader (2016), a responsabilidade subjetiva pode não atender de forma satisfatória às demandas de justiça nas interações sociais, especialmente em atividades comerciais com potenciais riscos à segurança física e financeira das pessoas. Contrapondo-se à visão de Cavalieri (2015) sobre a responsabilidade subjetiva, Nader enfatiza que, apenas baseando-se na culpa, alguns danos poderiam permanecer sem reparação. Isso conduziu ao desenvolvimento da teoria do risco ou responsabilidade objetiva, que procura oferecer uma proteção mais abrangente às vítimas, independentemente da comprovação de culpa.

As disposições legais delineadas nos artigos 931, 932 e 933 do Código Civil brasileiro refletem claramente os contornos da responsabilidade civil objetiva, onde a necessidade de comprovar a culpa é dispensada:

Art. 931. Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia;

II - o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições;

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

IV - os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos;

V - os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até a concorrente quantia.

Art. 933. As pessoas indicadas nos incisos I a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos.

Estes artigos estabelecem uma série de situações onde indivíduos e entidades podem ser responsabilizados pelos danos causados, independentemente da existência de culpa. Por exemplo, empresários e empresas são responsabilizados

pelos danos advindos dos produtos que colocam em circulação, conforme o artigo 931. Da mesma forma, o artigo 932 estende a responsabilidade a pais, tutores, empregadores e proprietários de estabelecimentos, entre outros, pelos atos de terceiros sob sua autoridade ou supervisão.

O artigo 933 reforça essa perspectiva objetiva, ao estabelecer que as pessoas indicadas nos incisos do artigo anterior serão responsáveis pelos atos praticados pelos terceiros mencionados, mesmo na ausência de culpa.

Este enquadramento legal reflete a intenção do ordenamento jurídico brasileiro em proporcionar uma proteção mais robusta às vítimas de danos, alinhando-se à teoria da responsabilidade civil objetiva e reconhecendo a necessidade de um mecanismo jurídico que assegure a reparação em uma variedade de contextos sociais e comerciais.

Contudo, essa análise da responsabilidade civil subjetiva e objetiva evidencia a diversidade do arcabouço jurídico brasileiro em proporcionar meios de reparação de danos. Enquanto a responsabilidade subjetiva demanda a comprovação de culpa, a objetiva, respaldada pelos artigos 931, 932 e 933 do Código Civil, destaca a preocupação em assegurar reparação em diversas situações, independentemente de culpa. Essa dualidade reflete a busca por um equilíbrio entre a justiça para as vítimas e a atribuição justa de responsabilidade, moldando a interação entre indivíduos, empresas e a sociedade.

2.2.2 Contratual e Extracontratual

Conforme discutido anteriormente, a responsabilidade civil é ancorada em quatro elementos centrais: ação ou omissão, culpa ou dolo, relação de causalidade e o dano. Essa estrutura jurídica se desdobra em duas categorizações principais: responsabilidade contratual e extracontratual.

A responsabilidade contratual emerge de um contrato preexistente entre as partes, enquanto a extracontratual se origina da violação de deveres legais gerais. Este segmento delinea as particularidades e as implicações dessas duas categorizações, proporcionando uma análise mais detalhada de como se manifestam e são aplicadas no contexto jurídico brasileiro.

Quando se refere a responsabilidade civil contratual, como a nomenclatura diz, há um contrato entre os entes envolvidos, o agente e a vítima. Desse modo, o

contratado ao unir os elementos da responsabilidade civil – ação ou omissão, ajuntado com o culpa/dolo, nexo e por conseguinte o dano – em consonância ao contratante, pelo fato de haver uma conexão jurídico que os unem, haverá, portanto, a responsabilidade civil contratual.

Silva (2002) enumera que a responsabilidade contratual como resultado da inexecução de obrigações estabelecidas em contratos, sejam eles bilaterais ou unilaterais, veja:

A responsabilidade contratual se origina da inexecução contratual. Pode ser de um negócio jurídico bilateral ou unilateral. Resulta, portanto, de ilícito contratual, ou seja, de falta de adimplemento ou da mora no cumprimento de qualquer obrigação. É uma infração a um dever especial estabelecido pela vontade dos contratantes, por isso decorre de relação obrigacional preexistente e pressupõe capacidade para contratar. A responsabilidade contratual é o resultado da violação de uma obrigação anterior, logo, para que exista é imprescindível a preexistência de uma obrigação (SILVA, p. 01, 2002).

O autor destaca a origem e a natureza da responsabilidade contratual, associando-a diretamente à inexecução de obrigações previamente acordadas entre as partes em um contrato. Ele enfatiza a importância da preexistência de uma relação contratual e a necessidade de adimplência para evitar a incidência de responsabilidade civil, elucidando assim o caráter preventivo e reparador desta forma de responsabilidade no âmbito jurídico.

Por sua vez, na responsabilidade extracontratual ou responsabilidade aquiliana, não há a existência de um contrato que ligue a agente e a vítima, contudo, há uma ligação legal entre as partes. Assim sendo, o agente, por ação e/ou omissão, com nexo de causalidade e culpa/dolo descumprir um dever legal levando dano a vítima.

Pode-se encontrar fundamentação das duas formas da responsabilidade civil nas entrelinhas do Art. 186 do Código Civil brasileiro: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar o direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.” (BRASIL, 2002)

O artigo realça a essência dual da responsabilidade civil encapsulada, destacando a natureza voluntária, negligente ou imprudente da ação ou omissão que resulta em dano a outro, estabelecendo a fundação jurídica para discutir responsabilidade, seja ela contratual ou extracontratual. A redação clara do artigo

provê um ponto de partida para explorar os aspectos éticos e legais da responsabilidade civil no contexto jurídico brasileiro.

Stolze (2019) elenca que discutir responsabilidade civil contratual é abordar a reparação de danos originados do não cumprimento do acordado entre as partes. Ele também menciona que, conforme a legislação, a compensação por perdas e danos engloba tanto os lucros cessantes quanto os danos emergentes, independentemente da base da responsabilidade civil.

Tartuce (2015) destaca que a responsabilidade civil pode ser categorizada em contratual, quando existe um acordo jurídico estabelecido entre as partes, e extracontratual, quando não há nenhum pacto prévio, mas uma responsabilidade perante a sociedade, como é o caso em situações de trânsito. Por exemplo, em um acidente automobilístico, não existe um acordo prévio entre os envolvidos sobre quem assumirá as responsabilidades financeiras, mas há um entendimento geral que resulta na indenização pelo responsável pelo acidente. Contrariamente, em um acidente de ônibus, existe um acordo prévio entre o passageiro e a empresa prestadora do serviço, onde a empresa assumirá, se culpada, os danos resultantes.

Nesse sentido, o autor trouxe a distinção entre responsabilidade civil contratual e extracontratual, baseando-se em se há ou não um acordo prévio entre as partes envolvidas. Esse esclarecimento é crucial para entender como a responsabilidade civil é aplicada em várias situações, incluindo aquelas que ocorrem no trânsito.

Para explicitar melhor, a seguir um caso concreto que destaca a complexidade da responsabilidade civil no contexto do trânsito e estacionamento. No caso em questão, um veículo foi deixado em um estacionamento de aeroporto internacional pela autora da demanda.

Mais tarde, no mesmo dia, o veículo foi retirado pelo filho menor de idade da autora, que estava acompanhado por dois amigos. Ao chegarem ao estacionamento, eles não apresentaram o comprovante de estacionamento para a empresa responsável pelo local, alegando tê-lo perdido. A empresa, por sua vez, permitiu a retirada do veículo sem maiores verificações. Horas depois, o veículo foi encontrado pela Polícia Militar em estado de avaria, após ter colidido com um poste de iluminação pública. O acidente resultou em lesões aos ocupantes do veículo, incluindo o filho da autora. Este incidente levanta questões sobre a responsabilidade da empresa de estacionamento, especialmente no que diz respeito à verificação da propriedade do

veículo antes de sua retirada, e se as ações tomadas pela empresa contribuíram de alguma forma para o evento danoso subsequente:

RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE. TRÂNSITO. ESTACIONAMENTO. Na espécie, a autora da demanda deixou seu veículo no estacionamento de aeroporto internacional e o automóvel foi retirado pelo seu filho (menor de idade), acompanhado por dois amigos (um deles maior), deixando a recorrida de exigir a exibição do comprovante de estacionamento em razão de eles informarem tê-lo perdido. Por volta das 22 h daquele mesmo dia, o referido veículo foi encontrado pela Polícia Militar totalmente avariado em decorrência da colisão contra um poste de iluminação pública, que resultou, ainda, em lesões aos seus ocupantes, dentre os quais o filho da autora. Para o Min. Relator, é inequívoca a ausência de nexo causal entre o ato praticado pela ora recorrida (entrega do veículo ao filho da autora e seus acompanhantes sem a apresentação do respectivo comprovante de estacionamento) e o dano ocorrido (decorrente do acidente envolvendo o referido veículo horas mais tarde). É evidente que o evento danoso não decorreu direta e imediatamente da suposta inexecução do contrato de depósito estabelecido entre a recorrente e a sociedade empresarial recorrida, razão pela qual não há de se falar em responsabilidade dessa pelo ocorrido. Em matéria de responsabilidade civil — contratual ou extracontratual; objetiva ou subjetiva — vigora, no Direito brasileiro, o princípio da causalidade adequada, também denominado princípio do dano direto e imediato (art. 1.060 do CC/1916 e art. 403 do Código atual). Segundo esse princípio, ninguém pode ser responsabilizado por aquilo a que não tiver dado causa (art. 159 do CC/1916 e art. 927 do CC/2002) e somente se considera causa o evento que produziu direta e concretamente o resultado danoso. A imputação de responsabilidade civil, portanto, supõe a presença de dois elementos de fato, quais sejam: a conduta do agente e o resultado danoso, e de um elemento lógico-normativo, o nexo causal (que é lógico, porque consiste num elo referencial, numa relação de 'pertencibilidade' entre os elementos de fato, e é normativo, porque tem contornos e limites impostos pelo sistema de Direito, segundo o qual a responsabilidade civil só se estabelece em relação aos efeitos diretos e imediatos causados pela conduta do agente)" (STJ, REsp 325.622-RJ, Rel. Min. Carlos Fernando Mathias (Juiz convocado do TRF da 1.ª Região), j. em 28-10-2008).

O caso em análise oferece uma exploração detalhada sobre como a responsabilidade civil é atribuída, especialmente na intersecção entre responsabilidade contratual e extracontratual. A questão central aqui é o nexo causal - uma ligação direta entre a ação ou omissão do agente e o dano resultante. O caso destaca a necessidade de uma clara demarcação de responsabilidade, especialmente em cenários contratuais onde os termos de responsabilidade são ou deveriam ser claramente definidos.

No cenário apresentado, a empresa de estacionamento, ao permitir a retirada do veículo sem a apresentação do comprovante de estacionamento, poderia ser vista como negligente. No entanto, a decisão ressalta que o acidente que ocorreu posteriormente não estava diretamente ligado a essa negligência, mas sim às ações

dos indivíduos que retiraram e operaram o veículo. A determinação da responsabilidade é complexa e depende da análise cuidadosa do nexo causal entre a ação do agente e o resultado danoso.

Este caso reitera a importância de uma análise metódica para estabelecer a responsabilidade civil, e destaca o princípio da causalidade adequada no direito brasileiro. Também serve como um lembrete para as entidades contratuais sobre a necessidade de aderir estritamente aos termos contratuais e procedimentos estabelecidos para mitigar riscos e garantir que a responsabilidade seja atribuída de forma justa e precisa.

Por fim, Tartuce (2015) discorre sobre a evolução do ordenamento jurídico, focando na Responsabilidade Extracontratual. O advento do Código de 2002 destacou, além do ato ilícito já existente no Código Civil de 1916, o Abuso de Direito (art. 187), tornando-se um pilar crucial da responsabilidade civil extracontratual juntamente com o Ato Ilícito (art. 186).

Atualmente, a estrutura é sustentada por essas duas colunas, representando uma mudança significativa na matéria de antijuridicidade civil ao comparar as codificações privadas brasileiras. É importante notar que essa modificação se estende também à responsabilidade contratual, dado que o art. 187 do CC 2002 também é aplicável no âmbito da autonomia privada. Tal artigo se torna um elemento unificador no sistema de responsabilidade civil, superando a divisão entre responsabilidade contratual e extracontratual.

2.2.3 Responsabilidade Civil e Penal

Na legislação brasileira existem vários tipos de responsabilidade jurídica, são elas: responsabilidade administrativa, responsabilidade fiscal, responsabilidade civil e responsabilidade penal. Aqui tratará exclusivamente sobre as responsabilidades civil e penal.

Quando há o descumprimento de uma obrigação no direito privado, ocorre a responsabilidade civil. Uma obrigação acordada entre duas pessoas, um direito de ordem pessoal, seja ela contratual e/ou extracontratual, existe o dever de indenizar, na situação de culpa, um dos entes envolvidos, o qual lhe foi causado danos por culpa da outra parte. Souza (2022), salienta que:

Ressalta-se que, na responsabilidade civil, a matéria é de interesse apenas do prejudicado, e se este se resignar a sofrer o prejuízo e se mantiver inerte, nenhuma consequência advirá para o agente causador do dano.

É necessário destacar que para que ocorra o dever de reparar o dano causado a outrem, o agente deverá ser passível de responsabilização, ou seja, deverá haver suscetibilidade de atribuição do resultado ao lesado, haja vista a imputabilidade ser um dos pressupostos do ato ilícito (SOUZA, p. 02, 2022).

Na abordagem de cunho da responsabilidade penal, há grandes diferenças a serem observadas. Na responsabilidade civil há o descumprimento de uma obrigação, já na responsabilidade penal, há o descumprimento de uma norma legal, do direito público.

Quando se trata da responsabilidade penal, é visivelmente mais grave que a responsabilidade civil, pois diz respeito a bens jurídicos insubstituíveis, como cita Cabral (2015):

A responsabilidade penal é mais gravosa que a responsabilidade civil, pois incide sobre normas de direito público que regulam bens jurídicos indisponíveis como, por exemplo, a vida, a liberdade e a integridade física. O ilícito penal tem natureza mais gravosa que o ilícito civil, e nessa ordem segue também a natureza de suas responsabilidades decorrentes (CABRAL, p. 01, 2015).

O autor traz à tona a distinção essencial entre a responsabilidade penal e a civil, contextualizando-as na sequência dos tópicos discutidos anteriormente. Ao mencionar a gravidade maior da responsabilidade penal em comparação com a civil, o autor ressalta a atenção especial que o ordenamento jurídico confere a determinados bens jurídicos, como a vida e a liberdade, que são regidos por normas de direito público e, portanto, considerados indisponíveis.

Essa caracterização ressalta a seriedade com que os ilícitos penais são tratados, em contraste com os ilícitos civis, refletindo a natureza mais gravosa das responsabilidades decorrentes nos casos penais. A explanação de Cabral se alinha com a progressão dos temas, do âmbito civil ao penal, destacando a elevada importância e a rigidez com que o sistema jurídico aborda as infrações que ameaçam bens jurídicos fundamentais da sociedade.

Contudo, ainda existem casos que podem vir a ser de responsabilidade civil e penal. Há casos que são apenas de natureza de responsabilidade civil e/ou penal. Em todos os casos caberá aos magistrados a decisão de imputar em qual esfera a responsabilidade será julgada.

É imperativo citar que, toda responsabilidade penal é de natureza extracontratual e/ou aquiliana. Assim sendo, toda responsabilidade penal surge da transgressão de uma lei/norma pública. Neste aspecto, Cabral (2015), salienta que:

No caso da responsabilidade penal, ainda em contraponto à responsabilidade civil, em regra, não haverá reparação em virtude da impossibilidade de regresso ao *status quo*, mas sim aplicação de uma pena pessoal e intransferível ao transgressor da norma, que poderá ser substituída ou convertida em medida de segurança, caso estejam presentes os requisitos. Em se tratando de responsabilidade penal, o objetivo é duplo: reparação da ordem social e punição do agente (*idem*).

Observa-se aqui a natureza distinta da responsabilidade penal em contraposição à responsabilidade civil, esclarecendo que a primeira emerge da violação de uma norma ou lei pública e é categorizada como extracontratual ou aquiliana. O autor ressalta que, diferentemente da responsabilidade civil que busca a reparação ou retorno ao status quo, a responsabilidade penal foca na aplicação de uma pena pessoal e intransferível ao infrator.

Portanto, essa pena, que pode ser convertida ou substituída por uma medida de segurança sob certas condições, tem um duplo objetivo: restaurar a ordem social perturbada pelo ato ilícito e punir o agente transgressor para desencorajar futuras violações. O comentário ilustra a função punitiva e restaurativa da responsabilidade penal, destacando sua singularidade e importância na manutenção da ordem social e na administração da justiça.

2.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO: DANOS, CULPA E INDENIZAÇÕES

2.3.1 Os danos e as indenizações

O dano pode ser identificado como o resultado prejudicial de uma ação. Incontestavelmente, representa o principal elemento negativo na responsabilidade civil. A compensação ou reembolso não seriam questões pertinentes se não houvesse o dano. A obrigação de indenizar surge apenas quando alguém comete uma ação ilícita que resulta em prejuízo para outra pessoa. O dano desempenha um papel central na responsabilidade civil, representando a obrigação de reparação, e sem sua presença, a compensação devida não se configura. Lima (2016).

O Código Civil, em sua Parte Especial, trata das obrigações e, dentro desse contexto, aborda as questões relacionadas aos danos e às indenizações. O artigo

186 do Código civil estabelece que aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, causar dano a outra pessoa, fica obrigado a repará-lo. O artigo 927 complementa essa ideia, afirmando que "aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo."

Dessa forma, podemos conceituar dano como uma lesão, estrago ou perda sofrida por um bem jurídico, na qual causa uma diminuição, seja no patrimônio, seja na honra, seja na saúde ou mesmo a vida de terceiros. Deste modo, nas vias jurídicas, para que haja indenização, ou seja, responsabilidade civil, há necessariamente que haja um dano e/ou prejuízo. Neste sentido, Lima (2016), comenta:

(...) para a Responsabilidade Civil, no âmbito do Direito Civil, é ônus da vítima, a prova de culpa em lato sensu do causador do dano, sendo assim, sem prejuízo dessa prova, a vítima para que obtenha a indenização, deve também comprovar o dano sofrido, seja ele patrimonial ou extrapatrimonial, pois a jurisprudência entende que não há possibilidade de ressarcimento de dano hipotético ou eventual (LIMA, p. 28, 2016).

Quando se trata de acidentes de trânsito, pode-se compreender que pode haver todas as possibilidades de dono e/ou prejuízos passíveis de indenizações, nas esferas morais, estéticos ou materiais. O Código Civil brasileiro em seu Artigo 944 rege que:

Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano. Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização (BRASIL, 2002).

Em resumo, o ato de indenizar envolve a restauração completa, se viável, do dano causado à vítima, retornando-a ao seu estado anterior ao incidente ilícito. No entanto, na maioria das situações, isso se torna impraticável, portanto, procura-se uma reparação na forma de compensação financeira. No que diz respeito à compensação pelos danos, o artigo 927 do Código Civil estabelece:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único: Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Contudo, há os casos que a vítima concorra culposamente para que o acidente aconteça, a indenização será medida dentro dos parâmetros de sua responsabilidade conjuntamente com culpa do autor do acidente.

2.3.2 Danos patrimoniais

O dano patrimonial ou material refere-se ao que foi concretamente diminuído do patrimônio da vítima, podendo ser mensurado em termos financeiros. Diniz (2018), ao discutir o dano material, explica que se trata de uma lesão real que prejudica um interesse relacionado ao patrimônio da vítima. Isso envolve a perda ou degradação, total ou parcial, dos ativos materiais que pertencem a ela, podendo ser avaliada em termos financeiros e sujeita a compensação por parte da parte responsável.

É possível definir que os acidentes de trânsito são eventos frequentes que podem resultar em uma série de consequências adversas, entre elas, o dano patrimonial. Este tipo de dano se refere aos prejuízos econômicos que uma pessoa ou entidade sofre em virtude de danos a propriedades materiais, como veículos, edifícios, objetos e outros bens tangíveis. (DINIZ, 2018)

O dano patrimonial também pode ser denominado dano material, é o dano e/ou prejuízo que acontece no patrimônio de um cidadão, ou seja, perda de bens ou coisas que tenham valor econômico. Estão inclusos os danos materiais e prejuízos efetivamente sofridos em danos emergenciais, assim como valores que o cidadão deixou de receber denominado lucros cessantes. Neste sentido, o Código Civil rege que “Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar” (JUSBRASIL, p. 21, 2023)

Observa-se que, o arcabouço jurídico brasileiro protege as vítimas quando essas sofrerem danos e/ou prejuízos, não somente no que já adquiriram, também no que são prejudicados em seus ganhos futuros. Neste aspecto, o Tribunal de Justiça do Distrito Federal dos Territórios-TJDFT, (2023), cita o seguinte exemplo:

(...) um taxista sofre uma colisão, na qual o outro prejuízo direto, ou seja, o valor do conserto do carro e eventuais despesas de hospital. Já os lucros cessantes representam os valores que o taxista deixou de receber enquanto seu carro, que é seu instrumento de trabalho, estava sendo reparado (TJDFT, p. 2, 2023).

O dano patrimonial em acidentes de trânsito pode ser direto ou indireto/reflexo. Direto quando o dano é sofrido pela própria vítima e esta deve requerer a indenização. E, indireto ou reflexo, quando terceiros sofrem danos por terem forte vínculo familiar sejam filhos, esposas (os), pais, irmãos, nestes casos quando a vítima falece no acidente o familiar deve requerer a indenização.

Logo, os danos materiais podem ser requeridos pela própria vítima, e por seus descendentes, parentes ou cônjuge. Gonçalves (2015), expõe que quem sofre o dano, seja pessoal ou material, é a vítima, e assim sendo, este deve buscar a indenização aos seus prejuízos.

Compete a vítima da lesão pessoal ou patrimonial o direito de pleitear a indenização. Vítima é quem sofre o prejuízo. Assim, num acidente automobilístico, é o que arca com as despesas de conserto do veículo danificado. Não precisa ser necessariamente, o seu proprietário, pois o art. 186 do Código Civil não distingue:

entre proprietário ou mero detentor, Terceiro, a quem foi emprestado, pode ter providenciado os reparos e efetuado o pagamento das despesas, devolvendo ao proprietário em perfeito estado. Mas, por ter suportado as despesas todas, está legitimado a pleitear o ressarcimento, junto ao causador do acidente (GONÇALVES, p. 498 2015,).

Portanto, se houver acidentes automobilístico e danos materiais, a vítima tem seu direito garantido em ser ressarcido, porém, deve buscar legalmente seus direitos. Em caso de fatalidade, os seus familiares e descendentes podem buscar ter o ressarcimento devido.

2.3.3 Danos Morais

Conforme estabelecido, o Código Civil trata explicitamente apenas do dano material. No entanto, o dano moral encontra-se na Constituição da República Federativa do Brasil, como explicado por Cavalieri Filho (2012, p. 88), e é abordado em dois contextos: um estrito e outro amplo.

Em seu sentido estrito, o autor esclarece que se refere à violação do direito à dignidade. Portanto, devido à consideração da dignidade, a Constituição, em seu artigo 5º, incisos V e X, prevê a reparação por dano moral resultante de violações à intimidade, à vida privada, à honra e à imagem (CAVALIERI FILHO, p. 88-89, 2012).

Como já mencionado anteriormente, o dano moral refere-se à lesão aos direitos individuais da personalidade, afetando a honra e a dignidade da pessoa e resultando em um profundo impacto psicológico. A explicação de Cavalieri Filho (2012), que ilustra o que constitui o dano moral e a relevância de seu reconhecimento como uma categoria autônoma, é notável:

Por mais pobre e humilde que seja uma pessoa, ainda que completamente destituída de formação cultural e bens materiais, por mais deplorável que seja seu estado biopsicológico, ainda que destituída de consciência, enquanto ser humano será detentora de um conjunto de bens integrantes de sua personalidade, mais precioso que o patrimônio. É a dignidade humana, que não é privilégio apenas dos ricos, cultos ou poderosos, que deve ser por todos respeitada. Os bens que integram a personalidade constituem valores distintos dos bens patrimoniais, cuja agressão resulta no que se convencionou chamar de dano moral. Essa constatação, por si só, evidencia que o dano moral não se confunde com o dano material; tem existência própria e autônoma, de modo a exigir tutela jurídica independente. (CAVALIEIRI FILHO, p. 89, 2012)

O dano moral reflexo ou por ricochete refere-se ao direito de indenização de pessoas intimamente ligadas à vítima direta de ato ilícito que tiveram seus direitos fundamentais atingidos, de forma indireta, pelo evento danoso. Trata-se, portanto, de indenização autônoma em relação ao dano sofrido pela vítima direta (TJDFT, p.01, 2022).

Existe também o conceito de dano moral em ricochete, e alguns argumentam que há uma distinção entre o dano moral indireto e o dano moral em ricochete. Esse ponto de vista é defendido por Stolze (2019), que estabelece uma diferenciação entre o dano moral indireto e o dano moral em ricochete (ou dano reflexo):

No primeiro, tem-se uma violação a um direito da personalidade de um sujeito, em função de um dano material por ele mesmo sofrido; no segundo, tem-se um dano moral sofrido por um sujeito, em função de um dano (material ou moral, pouco importa) de que foi vítima um outro indivíduo, ligado a ele. (STOLZE, p. 58, 2019)

Dessa forma, o dano moral, por não afetar o patrimônio tangível da vítima, é classificado no âmbito extrapatrimonial e/ou imaterial. A natureza do dano moral é reconhecida na Constituição Federal de 1988, especificamente no Artigo 5º, que prevê a base legal para a sua compreensão e tratamento jurídico. Este tipo de dano, ao transcender o aspecto material, reflete a necessidade de uma análise judiciosa para garantir que as reparações sejam justas e proporcionais, resguardando assim os direitos e dignidade dos indivíduos afetados:

Art. 5o Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade ao direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

V- é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem.

(...)

X- são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação (BRASIL, 1988).

Desse modo, a Carta Magna brasileira de 1988, define parâmetros para o dano moral, que antes não eram considerados para efeitos de reparação, pois há uma grande dificuldade doutrinária e jurisprudencial em conceber a consignação e qualificação do dano moral.

Ressalta-se que, o dano moral é definido quando a vítima sofre um sofrimento moralmente anormal. Como já citado, tal sofrimento que ofende a vítima em seus direitos de liberdade, personalidade, a imagem, decoro, a própria vida. Neste sentido, Gonçalves (2015), afirma que o direito não repara qualquer padecimento, dor ou aflição, mas aqueles que forem decorrentes da privação de um bem jurídico sobre o qual a vítima teria interesse reconhecido juridicamente.

A indenização por dano moral não visa em nenhum aspecto sanar e/ou aumentar o patrimônio da vítima em questão, e sim em sanar danos psicológicos sofridos em decorrência de um fato causado por outrem. Tartuce (2015) esclarece que não há no dano moral uma finalidade de acréscimo patrimonial a vítima, mas, sim a compensação pelos males.

Neste sentido, o dano moral pode ser direto ou indireto, vem ser um dano moral direto quando é lesionado um empenho que procura a contentamento de um bem jurídico extrapatrimonial como os direitos de personalidade. Já o dano moral indireto é aquele que o dano recai sobre um bem material/patrimonial, que consequentemente trás prejuízo a um bem não patrimonial. Lima (2016), cita como exemplo o dano a um objeto de estimação com grande valor efetivo.

Ainda dentro do contexto do dano moral, Gonçalves opta por fazer distinções entre as terminologias, estabelecendo que o dano moral indireto é aquele que resulta de um dano extrapatrimonial prévio, uma perspectiva que se alinha com a de Stolze, mencionado anteriormente. No entanto, ao abordar o dano de maneira mais geral,

como já explicado, ele utiliza as expressões dano indireto, dano em ricochete e dano reflexo como equivalentes ou sinônimas.

2.3.4 Danos Estéticos

Conforme Vgra (2023) o dano estético é aquele que causa lesão a vítima em sua aparência, que lhe causa uma deformidade permanente, distorcendo sua aparência de com esta era antes da lesão, que venha lhe causar constrangimentos.

Geralmente o dano estético se apresenta quando a vítima sobre escoriações, quebra de ossos que venham lhe impedir de se locomover normalmente, ferimentos profundos e/ou superficiais que lhes causa cicatrizes, lesões ou perda de órgãos internos ou externos, danos que, em consequência destes, seja necessário cirurgias e até imputações de membros, lesões graves que possa deixar a vítima aleijada, dentre outras gravidades que levem a atingir a dignidade humana da vítima. (VGRA, 2023)

Os danos estéticos surgem após os danos patrimoniais e morais, sendo que, estão diretamente ligados aos danos morais, uma vez que fazem parte do conjunto de danos extrapatrimoniais que a vítima pode sofrer. Vgra (2023), comenta que:

(...) uma das dimensões da personalidade humana diz respeito a sua aparência, a qual pode se dar de forma intelectual, física, profissional, emocional ou social. Ocorrendo a violação de uma destas formas, a personalidade fica em desequilíbrio, sendo que este conjunto fica afetado de forma que não é mais o mesmo, acarretando o direito de reparação (VGRA, p. 01, 2023).

Deste modo, há o dano estético, parte integrante da responsabilidade civil, de tal forma que, se houve este dano, há o dever de reparação da mesma maneira que há obrigação de reparação nos danos patrimoniais e morais. O dano estético ganha maior relevância nas últimas décadas, por haver na sociedade atual grande acréscimo em procedimentos estéticos.

Quando ocorre um acidente, catástrofe que decorre de haver perda e/ou diminuição de bens extrapatrimoniais, neste caso, a estética ou aparência física, emocional, profissional, psicológica da vítima que tenha de causar constrangimentos e até humilhações se caracteriza o dano estético. O dano estético está previsto no arcabouço jurídico brasileiro, na Constituição Federal/1988 e especificamente no Código Civil.

Art. 5º todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se a todos os brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurando o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação; (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

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 o fim da convalescência, além de outro prejuízo que o ofendido prove haver sofrido.

Art. 450. Se dar ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou lhe diminua a capacidade de trabalho, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até o fim da convalescência, 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).

Estes dispositivos legais aplicam-se nos casos de indenizações devida por aquele que, no exercício de atividade profissional ou não, por negligência, imperícia ou imprudência causar mal, lesões, inabilitar ou mesmo levar a morte.

2.4 DOLO E CULPA: PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

Para compreender plenamente a questão do dolo e culpa em acidentes de trânsito, é essencial primeiro definir esses conceitos fundamentais. Assim, o dolo é uma intenção deliberada de cometer um ato que resultará em um resultado prejudicial. Isso significa que a pessoa age com a intenção consciente de causar dano, seja ele físico, material ou moral. (NUCCI, 2010)

Em acidentes de trânsito, o dolo ocorre quando alguém age deliberadamente de maneira imprudente ou negligente, sabendo que isso pode resultar em um acidente. Enquanto a culpa representa a inobservância do dever objetivo de cautela em uma ação que resulta em uma consequência indesejada, mas que poderia ser claramente antecipada.

A concepção estrita de culpa tem suas origens no Direito Romano. No entanto, foi apenas muito tempo depois que o Direito Penal a incorporou, no âmbito do Direito Privado. Em acidentes de trânsito, a aplicação dos conceitos de dolo e culpa desempenha um papel fundamental na determinação da responsabilidade legal das partes envolvidas. A partir das concepções de Nucci (2010), apresentamos como esses conceitos se aplicam em cenários típicos de acidentes de trânsito:

A) . Acidentes Causados por Comportamento Deliberado (Dolo)

Em alguns casos, um condutor pode agir com dolo ao causar um acidente de trânsito. Isso ocorre quando a pessoa tem a intenção deliberada de prejudicar outra pessoa ou seus bens por meio de uma ação imprudente. Por exemplo, se alguém intencionalmente acelera e colide propositalmente com o veículo de outra pessoa, isso seria considerado um ato doloso. Em casos de dolo, a responsabilidade civil e criminal pode ser aplicada, sujeitando o infrator a punições severas.

B) Acidentes Causados por Negligência ou Imprudência (Culpa)

A maioria dos acidentes de trânsito ocorre devido a negligência ou imprudência, o que se enquadra na categoria de culpa. Exemplos comuns incluem ultrapassagens indevidas, excesso de velocidade, uso do celular ao volante, desrespeito a sinais de trânsito e falta de atenção. Nesses casos, os condutores não têm a intenção deliberada de causar um acidente, mas suas ações imprudentes resultam em danos.

Segundo a interpretação de Nucci (2010), culpa é definida como um ato voluntário negligente, direcionado a um objetivo específico, que pode ser legal ou ilegal, e que, embora resulte em uma consequência indesejada e ilícita, era previsível e poderia ter sido evitada.

Essa concepção de culpa se baseia na capacidade de prever o resultado. Portanto, um delito culposo ocorreria quando o indivíduo, sem aplicar a devida atenção e cuidado requeridos pelas circunstâncias, não antecipou o desfecho de suas ações ou, mesmo tendo previsto, negligenciou de maneira imprudente, acreditando erroneamente que o resultado não ocorreria.

De acordo com o Código Penal, o dolo ocorre quando o agente deseja o resultado ou aceita conscientemente a possibilidade de que ele ocorra. Em outras palavras, o dolo se manifesta na intenção do agente de realizar uma ação que contrarie as leis do país, com a intenção de prejudicar um bem jurídico protegido, ou seja, mesmo que não queira, ele aceita o risco de causar esse dano.

Para Gomes (2017) o dolo pode ser avaliado da seguinte forma:

é a consciência e vontade de realizar (de concretizar) os requisitos objetivos do tipo que conduzem à produção do resultado jurídico relevante (lesão ou perigo concreto de lesão ao bem jurídico) desejado (querido, intencional – dolo direto) ou pelo menos esperado como possível <assumido pelo agente – dolo eventual>. (GOMES, p. 376, 2007).

Portanto, considerando as diversas definições de dolo, é importante destacar que um aspecto compartilhado entre elas está relacionado à vontade. Esse elemento

é essencial para caracterizar um crime doloso, pois simplesmente ter uma representação mental de um delito não configura o dolo. É necessário que haja a vontade deliberada e consciente de cometer a infração penal.

Logo o dolo é a norma predominante, enquanto a culpa é a exceção. Essas são duas teorias nas quais a transformação experimentada pela teoria da culpa envolve a sua transição da culpabilidade no modelo causal tradicional para o elemento de injusto no modelo finalista.

2.5. CONCEITO E ABORDAGEM DO NEXO DE CASUALIDADE

Diniz (2018) afirma que o nexo de causalidade é o vínculo que conecta o dano à sua origem. A maioria das doutrinas considera que este é o elemento que causa mais desafios na teoria da responsabilidade civil, pois nem sempre é simples estabelecer uma relação clara de causa e efeito entre dois acontecimentos (a ação e o dano) de maneira satisfatória:

O vínculo entre o prejuízo e a ação designa-se "nexo causal", de modo que o fato lesivo deverá ser oriundo da ação, diretamente ou como sua consequência previsível. Tal nexo representa, portanto, uma relação necessária entre o evento danoso e a ação que o produziu, de tal sorte que esta é considerada como sua causa. Todavia, não será necessário que o dano resulte apenas imediatamente do fato que o produziu. Bastará que se verifique que o dano não ocorreria se o fato não tivesse acontecido. Esse poderá não ser a causa imediata, mas, se for condição para a produção do dano, o agente responderá pela consequência. (DINIZ, p. 134, 2018)

Não há fundamento para se falar em responsabilidade civil quando não existe uma conexão entre o dano e a ação que o provocou, ou seja, quando o evento prejudicial não tem origem na ação ou no prejuízo. No que se refere aos casos de dano indireto, é importante observar que, além dos prejuízos decorrentes de um ato ilícito, o responsável pelo dano também deve arcar com os demais danos resultantes da prática ilegal.

É importante ressaltar a distinção entre o nexo de causalidade e a imputabilidade, pois esses conceitos não devem ser confundidos. O nexo de causalidade se relaciona aos aspectos objetivos da situação, correspondendo à ação ou omissão de um indivíduo que prejudica os direitos de outra pessoa e resulta em dano moral e/ou material. Por outro lado, a imputabilidade considera os elementos subjetivos envolvidos na situação. (GOMES, 2017)

O nexo de causalidade representa a conexão entre a ação do indivíduo e o dano resultante. Para estabelecer a responsabilidade civil, não basta apenas a ocorrência do dano; é essencial que ele esteja diretamente relacionado à conduta ou omissão de outra pessoa.

2.4 RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

A regra adotada por muito tempo a respeito da responsabilidade do Estado foi a teoria da irresponsabilidade. O Estado era absoluto, não sendo considerado ente passível de causar dano a outrem. Sergio Cavalieri Filho (2010, p. 239), afirma que a ideia de uma responsabilidade pecuniária da Administração era considerada como um entrave perigoso à execução de seus serviços.

O autor supracitado ressalta que vigorava nessa época as expressões "o rei não erra" (The king can do no wrong) e "o Estado sou eu". Os administrados tinham apenas ação contra o próprio funcionário causador do dano, jamais contra o Estado. Ou seja, o Estado era "irresponsável" pelos danos causados aos sujeitos passivos da administração, mantinha-se distante do problema, sendo a pessoa do funcionário o responsável pela violação a direito alheio.

De acordo com Celso Antônio Bandeira de Mello (2011, p. 1011), a visão civilista tornou-se obsoleta ao se identificar a falha no serviço ou a ausência deste, conforme a terminologia francesa "faute du service", fundamentada em princípios administrativos. Isso levou ao reconhecimento da responsabilidade subjetiva do Estado. O Estado passa a ter a obrigação de compensar quando o serviço não é prestado, é mal executado ou ocorre com atraso. A mera falta de serviço, seja por falha ou atraso, já é suficiente para estabelecer a responsabilidade do Estado pelos prejuízos resultantes.

Para configurar a responsabilidade civil do Estado bastava a falta do serviço:

A falta do serviço podia consumir-se de três maneiras: a inexistência do serviço, o mau funcionamento do serviço ou o retardamento do serviço. Em qualquer dessas formas, a falta do serviço implicava o reconhecimento da existência de culpa, ainda que atribuída ao serviço da Administração. Por esse motivo, para que o lesado pudesse exercer seu direito à reparação dos prejuízos, era necessário que comprovasse que o fato danoso se originava do mau funcionamento do serviço e que, em consequência, teria o Estado atuado culposamente. Cabia-lhe, ainda, o ônus de provar o elemento culpa. (CARVALHO FILHO, p, 552, 2013).

Temos ainda baseando-se no conceito de igualdade diante das obrigações sociais, a teoria do risco administrativo, conforme exposto por Di Pietro (2008, p. 610), sugere que a noção de culpa é trocada pela relação de causa e efeito entre a operação do serviço público e o dano causado ao cidadão. Não importa se o serviço foi prestado de maneira adequada ou inadequada.

Para que o Estado seja objetivamente responsabilizado, é necessário que: o ato, seja ele lícito ou ilícito, seja cometido por um servidor público; esse ato resulte em um dano distinto e atípico; e exista uma ligação direta entre a ação do servidor e o dano causado. Esta teoria é denominada "responsabilidade objetiva" porque não requer a análise de intenções ou falhas, e é também referida como "teoria do risco" devido à compreensão de que ações governamentais carregam um risco inato de causar danos. (DI PIETRO, 2008).

Assim, a teoria do risco parte do entendimento de que as ações do Estado podem resultar em danos aos cidadãos, devido ao risco intrínseco a suas operações. Esta teoria se baseia na responsabilidade objetiva, eliminando a necessidade de avaliar a culpa. No entanto, nem todos os danos causados a indivíduos resultarão na obrigação de reparação por parte do Estado.

Quando se trata de acidentes de trânsito e a responsabilidade civil do Estado, existem várias situações jurídicas em que o Estado pode ser compelido a compensar ou reembolsar as vítimas. Isso pode ocorrer devido à conduta de seus funcionários, problemas de manutenção inadequada das estradas, incidentes envolvendo veículos oficiais, ausência de sinalização adequada, entre outros. Adicionalmente, no Brasil, o DPVAT (Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) oferece proteção a todas as vítimas de acidentes envolvendo veículos.

A criação da Lei 6.194/74 - DPVAT, se justifica desde sua concepção pelo fato da crescente frota de veículos em circulação e o extravagante índice de acidentes. A referida lei estabelece os valores das indenizações e o prazo para os respectivos pagamentos, tipos de coberturas, documentos necessários para a apuração do sinistro, entre outros (DINIZ, 2014)

Assim, a responsabilidade abrange a todos, sejam pessoas ou entidades. A era da irresponsabilidade do Estado foi ultrapassada, uma evolução percebida não apenas nos ambientes acadêmicos e jurídicos, mas também na sociedade e entre os cidadãos que a compõem.

É fundamental destacar que o Estado possui a obrigação de fornecer serviços públicos de alta qualidade, respeitando o princípio da eficiência, um dos fundamentos da Administração Pública, como estabelecido no art. 37 da Constituição.

De acordo com Justen Filho (2006, p. 813), "o Estado, através de seus representantes, tem um "compromisso específico de cuidado". Assim, deve prevenir danos resultantes de suas ações ou inações. "Quando o servidor público não cumpre esse compromisso de cuidado, agindo de forma negligente ou imprudente, e isso resulta em danos a terceiros, estabelece-se a responsabilidade civil".

Portanto, alinhado ao pensamento de Justen Filho (2006) pode-se dizer que a presença de uma norma, mesmo técnica, que estabeleça a maneira como o Estado deve agir em determinadas circunstâncias, o obriga a atuar prevenindo danos. Nos casos em que não existam normas específicas, deve-se considerar a capacidade de antecipar eventos que causem danos e a obrigação de prevenir tais eventos, situações que resultam na responsabilidade civil do Estado.

A obrigação em relação a acidentes de trânsito tem sua base na negligência do Estado, pois ele possui o compromisso de prevenir danos e de fornecer serviços de maneira eficaz. Conforme Celso Antônio Bandeira de Mello, isso leva à responsabilidade de natureza subjetiva:

Quando o dano foi possível em decorrência de uma omissão do Estado (o serviço não funcionou, funcionou tardia ou ineficientemente) é de aplicar-se a teoria da responsabilidade subjetiva. Com efeito, se o Estado não agiu, não pode, logicamente, ser ele o autor do dano. E, se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. (MELLO, 2005, p. 981)

Dessa forma, diante de qualquer dano ou prejuízo, alguém será responsabilizado. O Estado, enquanto instituição, tem suas normativas, direitos e deveres. Muitas vezes, o Estado não cumpre adequadamente suas responsabilidades, sendo regularmente chamado a prestar contas por seus erros e/ou pelas condutas de seus agentes.

Quando o Estado causar prejuízos aos cidadãos devido à ausência de manutenção, projetos inadequados ou falhas nos serviços das vias públicas, ele será objetivamente responsabilizado. Isso porque o propósito é assegurar a segurança e os direitos dos cidadãos, conforme estabelecido no art. 1º, § 3º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503/1997).

Dessa forma, compreende-se que entidades jurídicas e públicas, que oferecem serviços públicos, também podem ser responsabilizadas por danos ou prejuízos provocados por seus representantes. Além disso, em casos envolvendo terceiros, é garantido o direito de regresso contra os responsáveis em situações de dolo ou culpa.

É importante enfatizar que, não importando quem causou o dano, o direito à reparação deve ser buscado através de medidas legais, conforme estipulado na Constituição Brasileira de 1988, em seu Artigo 5º, inciso XXXV, que determina:

Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]. XXXV – a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário, lesão ou ameaça a direito (BRASIL, CF, 1988, ART. 5).

Entende-se que há a obrigatoriedade do Estado em reparar os danos que causa, é previsto em lei. Contudo, as ações podem e devem ser impetradas sob o rito ordinário e/ou especial, como por exemplo, mandado de segurança, em caso de lesão ou dano individual. Porém, quando se versar de instância coletiva, deve ser através de ação civil pública, ação popular, mandado de segurança coletivo ou mandado de injunção.

É importante destacar que existem outros meios de reivindicar direitos em face dos danos provocados pelo Estado, como as medidas extrajudiciais, mesmo que ainda enfrentem resistências. Essas medidas são viabilizadas por processos administrativos, utilizando-se de conciliações, transações e/ou arbitragens.

O arcabouço jurídico brasileiro rege que, quando houve dolo ou culpa, o estado responderá pelo dano, e o servidor público responderá pela via regressiva. Neste aspecto, Gonçalves (2005) diz que a legislação vigente no Brasil adota a teoria da responsabilidade objetiva do Estado, baseada no conceito de risco administrativo.

Ponderando que a segurança no trânsito é norma prevista tanto na Constituição Federal de 1988, quanto no Código de Trânsito Brasileiro, que determinam que o trânsito seguro é dever de todos e dos órgãos e entidades e os componentes do Sistema Nacional de Trânsito, assim sendo, crer-se que o Estado tenha responsabilidade civil sob os sinistros de trânsito.

Segundo o Artigo 37, § 6º da Constituição Federal/1988 e Artigo 43 do Código Civil atual, os indivíduos de direito público são responsáveis pelas ações de seus

agentes caso causarem algum dano a outrem, a terceiros. Se o agente público, está em serviço, seus atos são de responsabilidade civil pública.

(...) quando o acidente de trânsito envolve veículo oficial do Estado, Gonçalves (2005, p.197) esclarece: “[...] está dispensada a prova de culpa do motorista da viatura oficial, pois o Estado responde pela indenização, independentemente de prova de culpa de seu agente.” Segundo essa concepção, o particular está dispensado de demonstrar a culpa do agente e cabe a ele provar o dano e o nexo causal entre o referido dano e não de omissão do agente público, pois, a responsabilidade do Estado, nesse caso, se fundamenta no risco administrativo, inexigindo prova de culpa do agente público que cometeu o dano. (PEREIRA, p. 11,2019).

O Estado não é somente responsável pelo trânsito seguro, também tem a responsabilidade civil sob os acidentes ocorridos, os danos causados a terceiros. Deste modo. Entende-se que o Estado e/ou a administração pública em face ao arcabouço jurídico nacional, sempre de maneira objetiva, mesmo quando houver casos omissos.

Pereira (2019), comenta que, pode-se afirmar que a responsabilidade civil do Estado por omissão ou comissão independe de culpa ou dolo do servidor público ou mesmo culpa anônima da Administração pública, pois evidenciam no fato ocorrido. Neste aspecto, Cavallieri filho comenta:

[...] critérios claramente violadores da Constituição. A responsabilidade do estado exsurge sempre que, comprovada a existência de um dano a um particular, este dano for objetivamente imputável ao Estado, isto ser a imputação excluída sempre que o dano estiver dentro dos limites do risco permitido, quando for possível aplicar-se o princípio da confiança, quando o ato, por si só, for invariavelmente inapto a causar danos ou quando a própria vítima for responsável pelo dano (CAVALLIERI FILHO, p. 135, 2012).

Assim, como destacado por Pereira (2019), uma decisão marcante do Supremo Tribunal Federal (STF) - ARE: 745642 de Goiás, sob a relatoria do Ministro Luiz Fux e julgada em 2013, estabeleceu precedentes jurídicos significativos que fortalecem a fundamentação da responsabilidade civil do Estado em cenários de acidentes de trânsito. Esta decisão não apenas elucidou a posição do Estado, mas também contribuiu para a evolução jurisprudencial sobre a matéria, fornecendo um marco legal que serve de referência para casos semelhantes, consolidando assim o entendimento jurídico sobre a responsabilidade estatal em situações de acidentes viários:

AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS POR ACIDENTE DE TRÂNSITO. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA POR DANOS CAUSADOS A TERCEIROS POR AGENTES PÚBLICOS. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. AUSÊNCIA

DE COMPROVAÇÃO. A Administração Pública assume o risco e responde civilmente pelos danos por ventura causados injustamente a terceiros por seus agentes na realização de certa atividade administrativa. Assim, ausente a comprovação de uma das excludentes de sua responsabilidade objetiva, tal como a culpa exclusiva da vítima, é dever do Estado indenizar a vítima pelos danos sofridos em decorrência de acidente de trânsito. II – **DANOS MATERIAIS. RESSARCIMENTO DOS VALORES NECESSÁRIOS PARA O TRATAMENTO. OBRIGAÇÃO. COMPROVAÇÃO.** Impõe-se

ao Estado a obrigação de ressarcir à vítima dos valores necessários ao tratamento, uma vez comprovado nos autos. III – **DANOS**

MORAIS. OBSERVÂNCIA DOS PARÂMETROS LEGAIS.

MANUTENÇÃO. Apurados os danos morais, principalmente em decorrência dos abalos sofridos pela vítima no acidente, mostrando-se o valor arbitrado em conformidade com o ordenamento jurídico e os princípios que norteiam a proporcionalidade e razoabilidade, impõe-se a sua manutenção. [...] **APELAÇÃO CONHECIDA E PARCIALMENTE PROVIDA.”** 4. Agravo

regimental DESPROVIDO. (STF - ARE: 745462 GO, Relator: Min. LUIZ FUX, Data de

Julgamento: 17/09/2013, Primeira Turma, Data de Publicação: DJe197 DIVULG 04-10-2013 PUBLIC 07-10-2013) (PEREIRA, 2019, p. 12 E 13).

Portanto, conclui-se que a responsabilidade civil do Estado nos casos de acidentes de trânsito é um tema relevante e complexo no contexto jurídico. Verifica-se que, de acordo com o ordenamento jurídico brasileiro, o Estado pode ser responsabilizado quando seus agentes, no exercício de suas funções, causam danos a terceiros em acidentes de trânsito. Tal responsabilidade é fundamentada em dispositivos constitucionais, como o Artigo 37, § 6º da Constituição Federal de 1988, que estabelece a responsabilidade objetiva do Estado.

Além disso, jurisprudências, como a citada no caso ARE: 745642 de Goiás, julgada pelo Supremo Tribunal Federal, servem como precedentes que confirmam essa responsabilidade. Portanto, a responsabilidade civil do Estado nos casos de acidentes de trânsito não se baseia na culpa, mas na relação de causalidade entre a ação do agente público e o dano causado, sendo um importante garantia para proteger os direitos das vítimas e promover a segurança no trânsito. No entanto, cada caso deve ser analisado individualmente para determinar a extensão da responsabilidade estatal e a devida reparação às vítimas.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

3.1 ABORDAGEM DA PESQUISA

A pesquisa qualitativa e descritiva, conforme abordada por Gil (2010), são abordagens fundamentais no contexto da pesquisa científica, e foram relevantes para estudos como o que investiga a responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito no Município de Itaituba, Pará.

A pesquisa qualitativa, como ressaltada por Minayo (2001) é uma abordagem que se concentra na compreensão profunda e contextualizada de fenômenos complexos. Nesse tipo de pesquisa, os pesquisadores exploram aspectos subjetivos, como percepções, opiniões e experiências dos envolvidos.

A pesquisa qualitativa preocupa-se, portanto, com aspectos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais. a pesquisa qualitativa trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis. (MINAYO, p. 32, 2001)

No estudo em questão, a pesquisa qualitativa pode ser valiosa ao coletar informações, por meio de gráficos, sobre as vítimas de acidentes de trânsito, uma vez que estes evidenciam uma realidade que fornece insights importantes para gerir políticas públicas adequadas a questão concernente à responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba, Pará.

Por outro lado, a pesquisa descritiva, conforme Minayo (2001) a define, tem como objetivo principal descrever características específicas de um fenômeno. No contexto deste estudo, a pesquisa descritiva pode ser aplicada na análise quantitativa de dados, como estatísticas de acidentes de trânsito, evidências de responsabilização do Estado e tendências ao longo do tempo. Essa abordagem permite uma apresentação organizada e clara dos dados, o que é fundamental para avaliar o cenário atual e identificar possíveis tendências ou áreas problemáticas que merecem atenção.

Portanto, a combinação de ambas as abordagens, qualitativa e descritiva, proporciona uma análise mais completa e embasada da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba, permitindo uma compreensão mais

profunda das experiências e percepções das partes envolvidas, bem como uma visão mais abrangente das características quantitativas desse fenômeno complexo.

Além disso, também foi utilizada a revisão da literatura como procedimento metodológico. Minayo (2001) destaca a importância desse instrumento de pesquisa como um componente fundamental em qualquer estudo científico. Na temática da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito, a revisão da literatura desempenha um papel crucial. De acordo com Gil (2017)

A revisão da literatura permite ao pesquisador mapear o que já foi estudado e publicado sobre o assunto. Isso é essencial para identificar lacunas no conhecimento e definir o escopo da pesquisa. No caso desse TCC, a revisão da literatura pode ajudar a delimitar quais aspectos da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba, Pará, ainda não foram devidamente explorados ou compreendidos. Além disso, Gil (2017) afirma que:

a revisão da literatura permite que o pesquisador acesse diferentes perspectivas teóricas e abordagens metodológicas utilizadas por outros estudiosos. Isso enriquece a compreensão do fenômeno em estudo, fornecendo insights valiosos para a formulação de hipóteses e estratégias de pesquisa. Também ajuda a contextualizar o tema dentro do panorama nacional e internacional, permitindo uma comparação entre as práticas e políticas adotadas em diferentes regiões. ((GIL, p. 38, 2017).

Portanto, seguindo a orientação de Minayo (2001), a revisão da literatura é um passo essencial para garantir que a pesquisa sobre a responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito seja embasada, contextualizada e relevante, contribuindo para o avanço do conhecimento e para a tomada de decisões informadas nessa área.

3.2 COLETA DE DADOS

A coleta de dados é uma etapa fundamental em qualquer pesquisa, desempenhando um papel crucial na produção de informações confiáveis e na construção do conhecimento científico. Conforme Gil (2017) destaca, essa fase envolve a obtenção, organização e registro de informações relevantes para o estudo em questão.

A coleta de dados pode assumir diferentes formas e métodos, dependendo da natureza da pesquisa. Entre os métodos comumente utilizados estão as entrevistas, questionários, observações, análise de documentos, gráficos entre outros. Cada um

desses métodos apresenta características específicas que podem ser adaptadas às necessidades do pesquisador e à natureza da pesquisa em curso.

Além disso, a coleta de dados desempenha um papel crucial no processo de pesquisa. Ela fornece as informações necessárias para responder às questões de pesquisa, testar hipóteses e alcançar os objetivos estabelecidos. Gil (2017) ressalta que a qualidade dos dados coletados é essencial para a validade e confiabilidade dos resultados da pesquisa, e, portanto, é importante que os procedimentos de coleta sejam cuidadosamente planejados e executados.

A análise de gráficos pode ser uma técnica de coleta de dados muito útil, especialmente em estudos qualitativos, pois possibilita o acesso a informações ricas e detalhadas sobre o objeto de estudo. Esse instrumento de pesquisa é indicado para pesquisas que buscam compreender fenômenos complexos e multifacetados, permitindo a obtenção de informações mais ricas e detalhadas sobre o objeto de estudo. (GIL, 2017, p. 204)

Desse modo, a análise de gráficos na coleta de dados é de suma importância, pois permite a visualização clara e concisa das informações, simplificando a compreensão de tendências, relações e variações nos dados. Além disso, a representação visual dos dados facilita a comunicação eficaz de resultados para públicos diversos, auxilia na tomada de decisões informadas e na identificação de áreas que necessitam de melhorias.

No contexto da pesquisa sobre responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito, a análise de gráficos desempenha um papel crucial na compreensão das dinâmicas desses eventos, contribuindo para a investigação, validação dos dados e comunicação eficaz dos resultados que trata da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito.

Esses dados são essenciais para a compreensão aprofundada da problemática, possibilitando a análise crítica das políticas públicas e o desenvolvimento de estratégias para aprimorar a segurança viária e a proteção das vítimas. Portanto, a coleta de dados, como destacado por Gil (2017), é um elemento central na pesquisa, permitindo que a investigação avance, obtenha resultados sólidos e contribua para a tomada de decisões informadas e eficazes.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

4.1 ANÁLISE DE GRÁFICOS E INDICADORES DA SITUAÇÃO DO TRÂNSITO EM ITAITUBA/PA

Os gráficos a seguir detalham a situação do trânsito em Itaituba, bem como em algumas capitais do Brasil. Estes desempenham um papel fundamental na análise do objeto de pesquisa, fornecendo uma visão abrangente do cenário de acidentes de trânsito em níveis locais e nacionais.

A importância de examinar esses dados reside na necessidade de compreender os padrões e tendências que envolvem a segurança viária. Através da análise dos acidentes de trânsito, podemos identificar áreas críticas que requerem intervenção, avaliar a eficácia das políticas de trânsito e, em última instância, trabalhar para melhorar a segurança nas estradas.

Ao considerar as informações contidas nos gráficos, estaremos mais bem preparados para debater e propor soluções para questões relacionadas ao trânsito, como a redução de acidentes, a conscientização pública e a implementação de medidas de segurança. Portanto, os gráficos que se seguem são instrumentos valiosos que enriquecerão nossa pesquisa e contribuirão para uma discussão informada sobre o tema:

GRÁFICO 1: Acidentes de trânsito em Itaituba em 2021, 2022 e início de 2023. **Fonte:** Hospital Municipal de Itaituba/PA, 2023

LISTA DE ACIDENTES DOS ANOS DE 2021, 2022 E DE JANEIRO A MAIO DE 2023 EM ITAITUBA/PARÁ					
Ano 2021/mês		Ano 2022/ mês		Ano 2023/mês	
Janeiro	2,2 acidentes por dia	Janeiro	2,8 acidentes por dia	Janeiro	1,1 acidentes por dia
Fevereiro	4,5 acidentes por dia	Fevereiro	4 acidentes por dia	Fevereiro	2,9 acidentes por dia
Março	2,4 acidentes por dia	Março	3 acidentes por dia	Março	2,03 acidentes por dia
Abril	2,7 acidentes por dia	Abril	2,8 acidentes por dia	Abril	1,9 acidentes por dia
Maio	1,5 acidentes por dia	Maio	1,8 acidentes por dia	Maio	1,7 acidentes por dia
Junho	2,4 acidentes por dia	Junho	3,1 acidentes por dia		
Julho	2,1 acidentes por dia	Julho	2 acidentes por dia		
Agosto	2,9 acidentes por dia	Agosto	2,7 acidentes por dia		
Setembro	4,4 acidentes por dia	Setembro	2,6 acidentes por dia		
Outubro	1,6 acidentes por dia	Outubro	3,9 acidentes por dia		
Novembro	2 acidentes por dia	Novembro	3,4 acidentes por dia		
Dezembro	2,2 acidentes por dia	Dezembro	1,7 acidentes por dia		
TOTAL	2,6 acidentes por dia	TOTAL	6,2 acidentes por dia	TOTAL	1,9 acidentes por dia

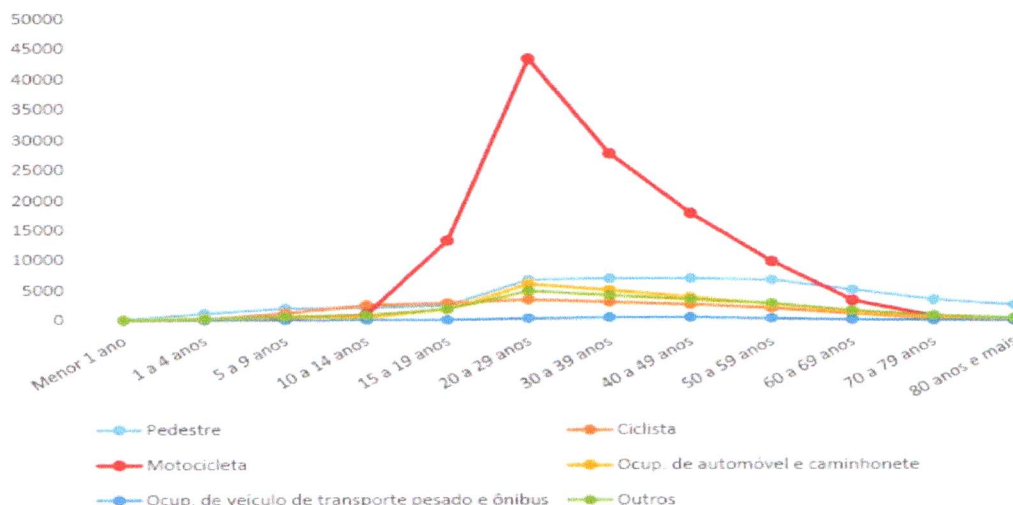
Ressaltando os dados do gráfico 2, cedida pelo Hospital Municipal de Itaituba,

constata-se que o ano de 2022 houve um alto índice de acidentes no município, chegando a ter 6,2 acidentes ao dia. E o mês de fevereiro é o período que mais há acidentes em Itaituba. Em 2021 em fevereiro houveram 4,5 acidentes/dia, em fevereiro de 2022 houve 4 acidentes/dia e em fevereiro de 2023 ocorreram 2,9 acidentes/dia.

(...) ocorrências de acidentes de trânsito do Hospital Municipal de Itaituba no período de janeiro a dezembro de 2018. Neste período foram identificados 2926 traumatizados, com a prevalência do sexo masculino (71%), na faixa etária de 20 a 29 anos (45%). Quanto ao tipo de vítima, verificou-se a predominância de motociclistas (86%). Destacou-se o horário noturno como o período de maior ocorrência (37%). Os finais de semana, principalmente o domingo (24%), tiveram significativa concentração de acidentes. Quanto ao tipo de trauma, o trauma de extremidades (70%) teve ampla prevalência (SILVA, 2020, p. 6).

É altamente alarmante que uma cidade de porte médio como Itaituba, que possui uma população estimada pelo IBGE para o ano de 2021 de 101.541 habitantes (IBGE, 2023), apresente um número elevado de acidentes. Este cenário reflete uma possível falta de estrutura ou medidas preventivas eficazes para garantir a segurança no trânsito, o que é crucial para a proteção da vida e bem-estar dos cidadãos. A situação demanda uma análise aprofundada e ações imediatas dos órgãos responsáveis para mitigar os riscos e promover um ambiente urbano mais seguro e harmonioso para todos.

Gráfico 2: Distribuição das internações hospitalares no SUS geral acidentes de transporte terrestre, segundo categoria e faixa etária. Minas gerais, 2013 a 2022. **FONTE:** Ministério da Saúde – Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS), 2023.



Observando os dados do gráfico 3, fica evidente que os motociclistas são os condutores que mais se envolvem em acidentes de trânsito e necessitam de internações hospitalares.

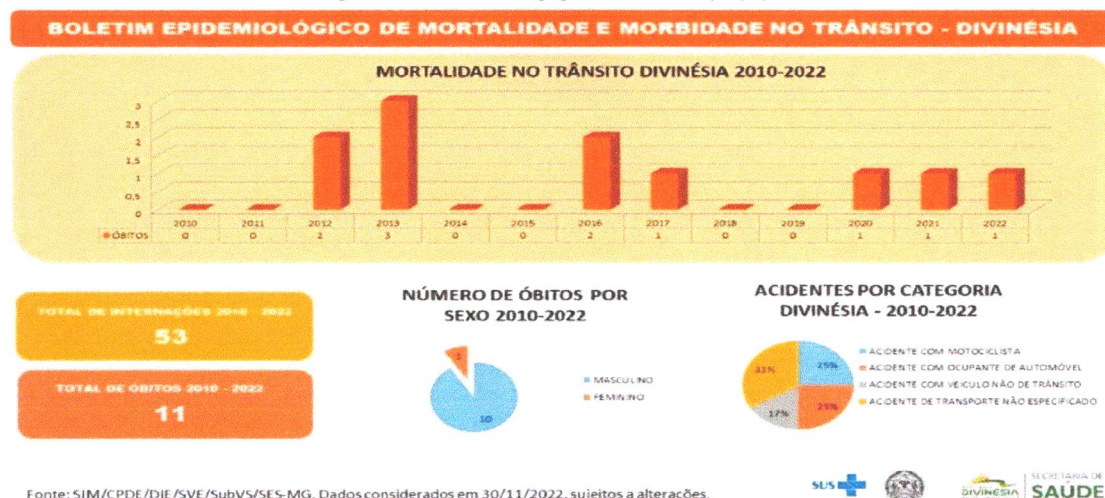
A Organização Mundial de Saúde (OMS) afirma, segundo artigo divulgado em 2 de março de 2010, ser o acidente rodoviário a principal causa de morte de pessoas entre 5 e 29 anos de idade; que quase metade dos mortos em tais acidentes no mundo são pedestres, ciclistas e motociclistas; e que mais de 90% das mortes ocorrem nas nações em desenvolvimento. (...) A gravidade das consequências dos acidentes para ocupantes de motocicletas é muito maior que aquela para os ocupantes de um automóvel. No impacto, a ocorrência de fraturas é frequente. Embora as extremidades sejam as regiões mais atingidas, as lesões mais graves estão relacionadas com os traumatismos crânio-encefálicos (GANNE, p. 01, 2007).

Em Minas Gerais entre 2013 a 2022, chegou a serem internados 45000 motociclistas, na faixa etária de 20 a 29 anos de idade. Jovens que estão trabalhando, praticando algum tipo de esporte, indo ou vindo de festas, enfim, estão nas vias públicas e por diversas situações são os condutores que mais sofrem sinistro no trânsito e necessitam serem hospitalizados.

Nesses casos, as gravidades das lesões em motociclista são muito mais graves e letais, pois não há uma barreira de proteção a esses condutores, seus corpos são impactados contra as vias, outros veículos, árvores, postes e demais barreiras concretas existentes nos locais de acidentes.

Gráfico 3: Boletim epidemiológico de mortalidade e morbidade no trânsito – Divinésia Minas Gerais.

Fonte: vigilancia.saude.mg.gov.br/index.php/paineis-tematicos



Ao avaliar os dados apresentados no gráfico 4, fica claramente evidente que os homens têm uma maior incidência de envolvimento em acidentes de trânsito quando comparados às mulheres. Esse padrão pode sugerir a necessidade de abordagens diferenciadas de educação e conscientização no trânsito para ambos os gêneros, visando aprimorar a segurança nas vias e reduzir as disparidades observadas.

Oito em cada dez pessoas que morreram em acidentes de trânsito no Brasil são homens. O condutor do veículo é o que mais sofre as consequências, seguido pelo pedestre e por último o passageiro.

70% das vítimas são jovens entre 18 e 34 anos. A metade das vítimas, tanto de óbitos quanto de lesões permanentes, produto de acidentes de

trânsito no país, têm entre 25 e 44 anos.

No Brasil, os que mais tem probabilidades de morrer em um acidente de trânsito são os homens jovens, condutores de motocicletas (PORTAL DO TRÂNSITO, 2022, p. 2).

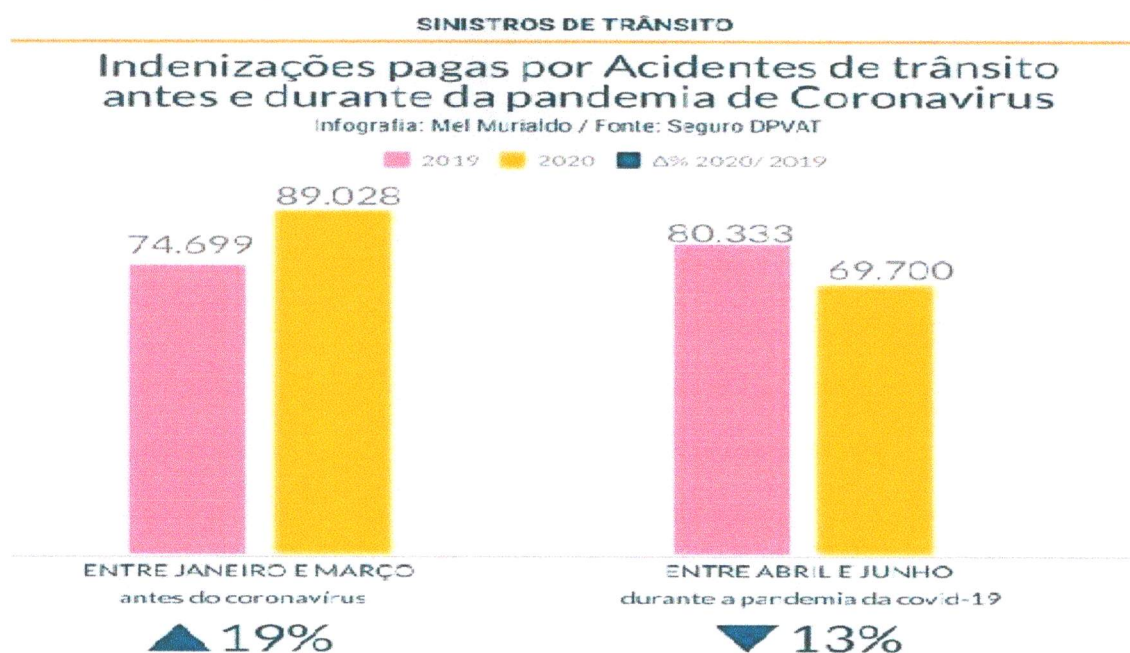
Segundo dados do SUS, as mulheres aparecem com um número entre 4000 a 5000 pessoas que necessitaram de internações no Estado de Minas Gerais entre 2013 a 2022. Em compensação, os homens aparecem com o elevado número entre 16000 a 20000 nos mesmo dez anos de verificação.

Referindo-se aos dados do gráfico 4, observa-se que, do total de pessoas que vieram ao óbito em decorrência de acidentes de trânsito, 91% são pessoas do sexo masculino e 9% são do sexo feminino.

Enfatizando que, esses dados são somente do Sistema Único de Saúde – SUS, provavelmente os índices são maiores, pois não estão computados os dados do sistema hospitalar particular.

Gráfico 4: Indenizações por acidentes de trânsito antes e depois da pandemia de Coronavírus.

Fonte: PORTAL DO TRÂNSITO, 2022 (Seguro DPVAT).



Verificando o gráfico 5, observa-se que, pelo número de indenizações pagas por acidentes de trânsito antes e durante a pandemia do Coronavírus, anos de 2019 e 2010, verificou-se que houve uma redução de acidentes em 2020, entre os meses de abril e junho, contudo, ainda é extremamente alto o índice de sinistro nas vias públicas do Brasil.

Apesar da redução dos acidentes, estima-se que até o final do ano serão pagas 143 mil indenizações por invalidez e 29.396 por mortes, uma redução de 19% somente com respeito a 2019.

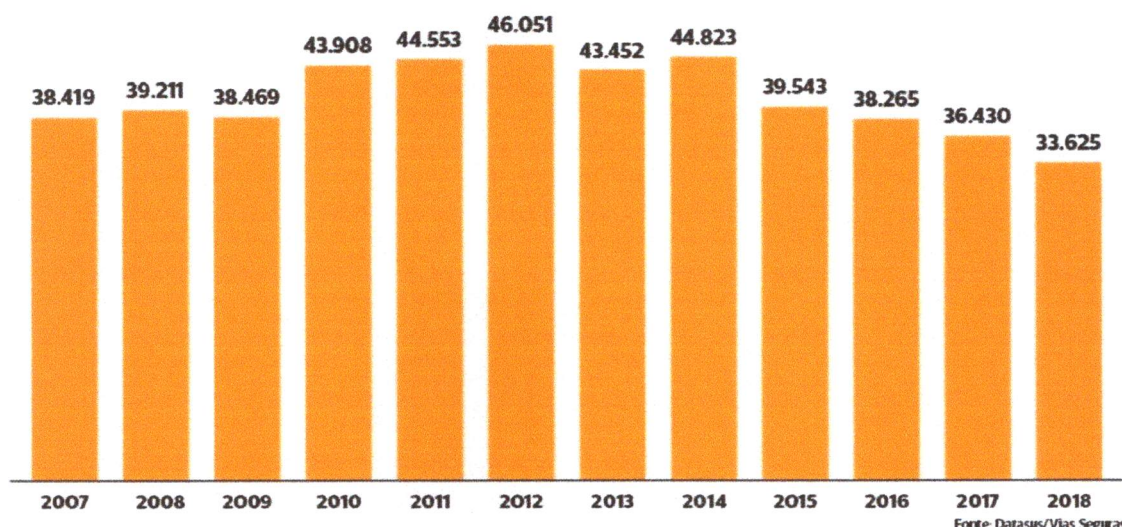
O Brasil segue registrando uma média anual de 30.000 óbitos causados por acidentes. Isto implica que mais ou menos 80 pessoas morrem por dia no Brasil como consequência de um acidente de trânsito.

Para além dos graves efeitos psicológicos sobre a vítima e sua família, os acidentes também implicam um enorme gasto para nossas finanças pessoais e repercutem na economia nacional e na Segurança Social. Cada morte no trânsito custa para o Estado R\$ 785 mil (PORTAL DO TRÂNSITO, 2022, p. 5).

As indenizações proporcionadas às vítimas de acidentes de trânsito exemplificam a manifestação do direito civil em ação, assegurando a justa compensação às partes afetadas. Este mecanismo de ressarcimento atua conforme os princípios legais estabelecidos, visando a reparação dos danos causados e a promoção da justiça entre os indivíduos envolvidos no incidente.

Gráfico 5: Mortos por Acidentes de Trânsito. Fonte: Estadão, 2020 (Datasus/Vias Seguras

Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito

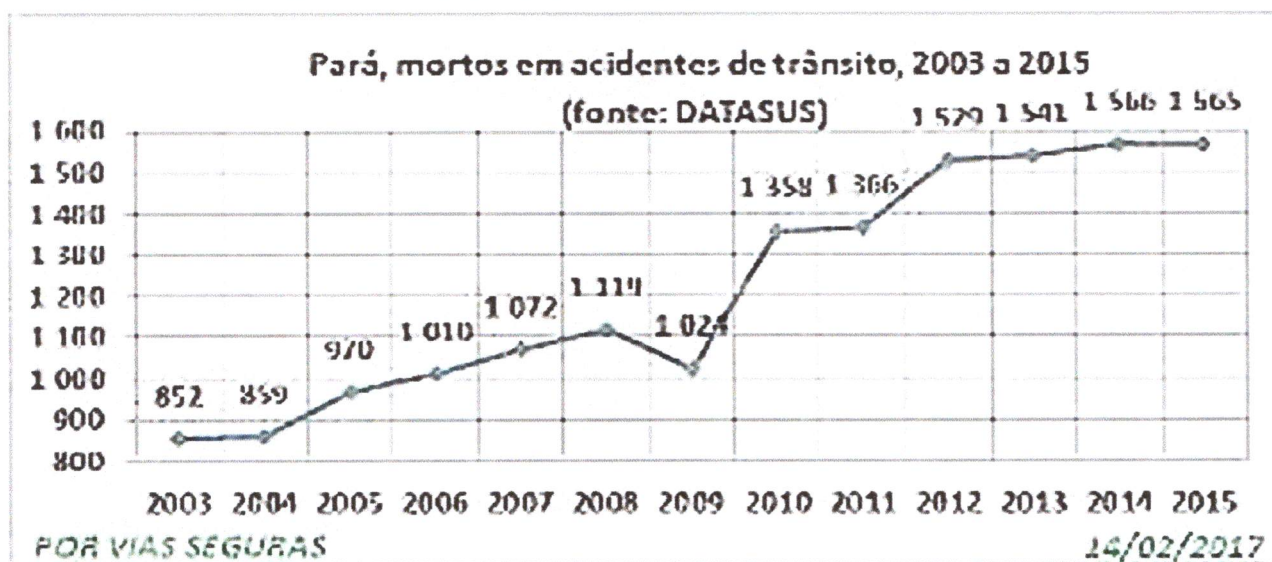


Notando os dados expostos no gráfico 6, nota-se o universo de sinistros que ocorrem no Brasil diariamente. Durante a pandemia do Coronavírus, houve uma queda nos números de sinistros de trânsito pelo fato das pessoas terem que se isolarem, porém, esta realidade não foi permanente. Com a abertura das atividades a partir de 2021 as ocorrências de acidentes voltaram a ser altíssimo em todo o país.

Em 2018, por exemplo, o índice brasileiro atingiu a triste marca de 23,4 mortes por 100 mil habitantes, considerada muito alta. "No Brasil, 1 pessoa morre a cada 15 minutos por causa de acidentes de trânsito. A cada 2 minutos 1 ser humano sofre sequelas por causa de ferimentos", diz José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária (ESTADÃO, 2020, p. 1).

O Brasil está em terceiro lugar no que tange acidentes de trânsito, ficando atrás somente da Índia e da China. Segundo dados da Mobilize (2021), a proporção de motociclistas mortos em sinistros no trânsito, o Brasil fica atrás somente da Índia. Lembrando que o Brasil tem uma população estimada em 212 milhões de pessoas e a Índia 1,38 bilhões de pessoas.

Gráfico 6: Mortes no Trânsito no Estado do Pará De 2003 a 2015. **Fonte:** Vias Seguras, 2017.



Observando o gráfico 7, é notório o alto índice de mortes no trânsito no Estado do Pará por acidentes de trânsito dos anos de 2003 a 2015, a elevação foi assombrosa de 28,4 mortos ao mês, passou para 52,166 mortos ao mês no trânsito do Estado do Pará. Os dados revelam que a cada ano o número de pessoas que morrem ocasionado por acidentes de trânsito só aumentam.

Em treze anos subiu de 852 mortes para 1.565. É um verdadeiro caos, o que deveria regredir, com novas tecnologias e campanhas de conscientização, só pioram. Isso indica uma situação preocupante que não está melhorando, apesar das tecnologias e campanhas de conscientização. Isso é alarmante e mostra a necessidade de ações eficazes para reverter essa tendência negativa.

Os acidentes de trânsito vêm crescendo cada vez no contexto atual, sendo considerado um problema de saúde pública, sobretudo, pelos altos índices de morbimortalidade que se repetem no cotidiano. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2011), mais de um milhão de pessoas em todo o mundo morrem em acidentes de trânsito, esse agravante provoca a seguinte reflexão: Quanto vale uma vida? A partir desse questionamento surgiu o seguinte problema de pesquisa: Como se dá o processo de responsabilidade civil no âmbito legal, envolvendo acidentes de trânsito? (CARVALHO e SANTOS, 2022, p. 2)

É imperativo que se faça uma análise profunda de quão perigoso é trafegar nas vias públicas brasileiras, uma vez que incontestável são os dados que as estatísticas trazem a luz das pesquisas científicas. Não é mais concebível que a sociedade aceite esta realidade de forma estática. Exigir políticas públicas e lutar por leis mais severas aos infratores deve ser uma bandeira de luta comum a todos os cidadãos.

Gráfico 7: Quantidade de Ocorrências De Acidentes de Transito, Atendidas pelo Corpo de Bombeiros do Pará/2022. Fonte: Siscob/Cbmpa (CBM/ITB 7ª GBM), 2023

ORD.	MUNICÍPIO	ORGÃO	QTD. DE OCORRÊNCIAS
1	BELEM	CBMPA	955
2	CASTANHAL	CBMPA	673
3	ANANINDEUA	CBMPA	610
4	ITAITUBA	CBMPA	569

Aprofundando as análises usando os dados do gráfico 8, sobre a quantidade de acidentes ocorridos no Estado do Pará, ver-se que o município de Itaituba, em foco, tendo um número bem menor de habitantes que Belém que possui quase um milhão e meio de habitantes, enquanto Itaituba, segundo o IBGE, 101,395 em 2020, o número de acidentes passa da metade de Belém.

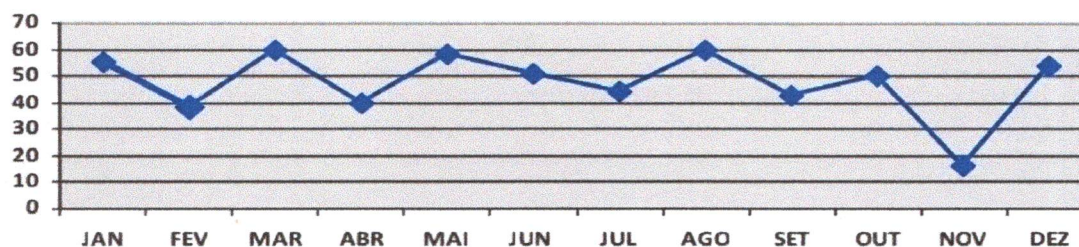
Dado preocupante, para uma comunidade de porte médio. Neste cenário, os profissionais do Direito, além de ter ampla área de trabalho no que concerne a responsabilidade civil em acidentes de trânsito, abre um leque para mover campanhas de conscientização em suas respectivas comunidades.

O trecho aborda a preocupação com o aumento do número de acidentes e mortes no trânsito em uma comunidade de médio porte. Destaca-se o papel dos profissionais do Direito na área da responsabilidade civil em acidentes de trânsito, buscando garantir a reparação adequada às vítimas e responsabilizar os infratores. Além disso, menciona a oportunidade de promover campanhas de conscientização para prevenir acidentes e promover uma mudança cultural no comportamento dos motoristas, contribuindo para a segurança viária e a proteção das vidas nas comunidades.

O trecho enfatiza que os profissionais do Direito desempenham um papel crucial tanto no aspecto jurídico, ao assegurar a justiça e reparação, quanto como agentes de mudança social, ao promoverem a segurança viária por meio de campanhas de conscientização, influenciando positivamente suas comunidades no contexto do trânsito.

Gráfico 8: Quantidades de Ocorrências de Acidentes de Trânsito em Itaituba por mês/2022. **Fonte:** Siscob/CBMPA (CBM/ITB 7ª GBM)

JAN	FEV	MAR	ABR	MAIO	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
55	38	60	40	58	51	44	60	43	50	16	54



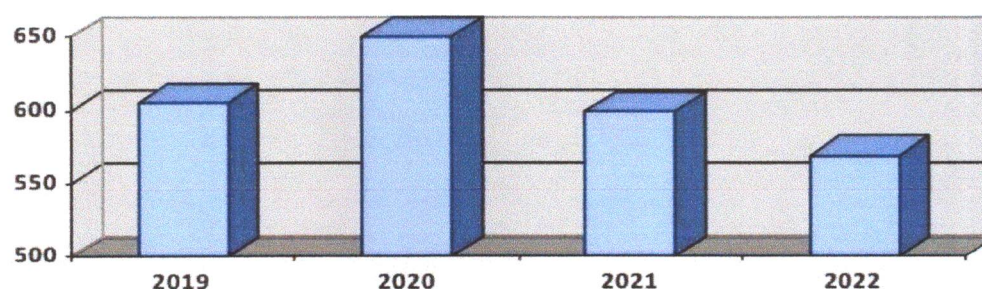
Analisando os dados do gráfico 9, com dados cedidos pelo Corpo de Bombeiros do 7º Grupamento Bombeiro Militar - GBM, em comparação do gráfico 2, com dados cedidos pelo Hospital Municipal de Itaituba - HMI, observamos que, no HMI o mês que mais há atendimento de pessoas acidentadas no trânsito é no mês de fevereiro, tanto nos anos de 2021, 2022 e início de 2023. Já nos dados do 7º GBM, no ano de 2022, os meses de maior ocorrência em atendimento de acidentes de trânsito são os meses de março e agosto.

Os meses que menos houve atendimento do 7º GBM no ano de 2022 foi o mês de novembro. E no HMI foi o mês de dezembro. Em síntese o 7º GBM atenderam 569 ocorrências de acidentes no trânsito em 2022 e no HMI foram 1.038 atendimentos de vítimas em acidentes de trânsito.

Conclui-se que as vítimas de acidentes de trânsito em Itaituba são levadas e/ou encaminhadas por meios próprios ou outro órgão que possuem ambulância como o SAMU, ou por terceiros, além do translado realizado pelo 7º GBM.

Gráfico 9: Ocorrências de acidentes de trânsito em Itaituba/PA ano de 2022, paralelo com anos anteriores. **Fonte:** Siscob/CBMPA (CBM/ITB 7ª GBM), 2023

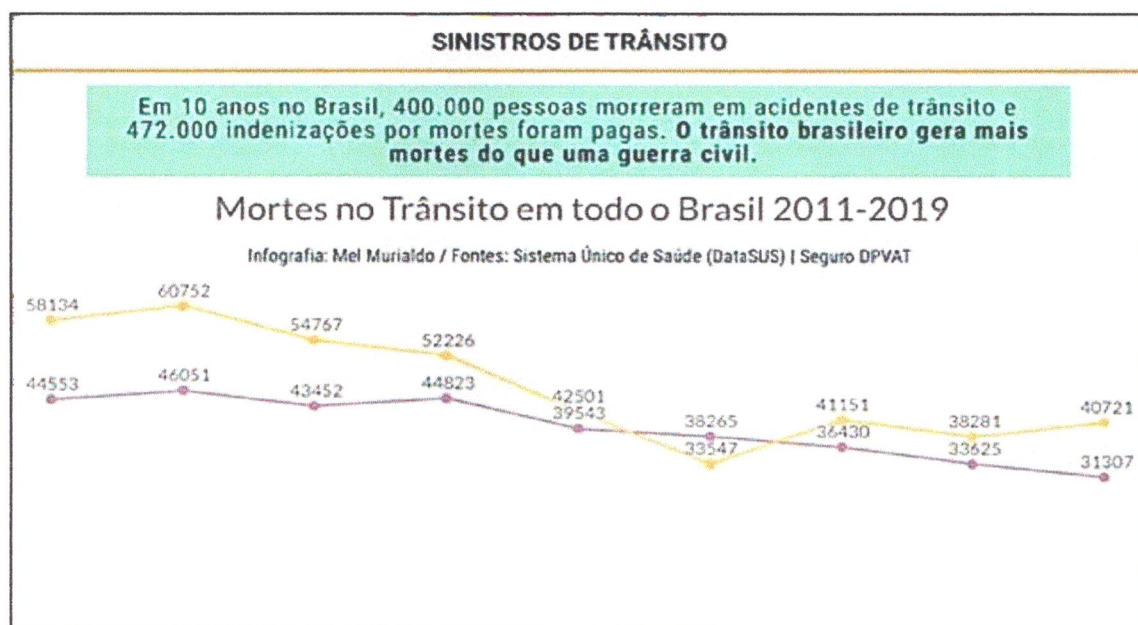
ANO	TOTAL DE OCORRÊNCIAS (JAN-DEZ)
2019	605
2020	650
2021	599
2022	569



Observando os dados apresentados no gráfico 10, pode-se notar que o ano de 2022 houve uma queda em acidentes de trânsito significativo em relação aos anos anteriores. Em 2020, ano que a pandemia de covid-19 fez com que o mundo parasse, as pessoas ficassem reclusas para se protegerem, em Itaituba foi o ano com mais atendimento de ocorrências em acidentes de trânsito.

O isolamento social reduziu a circulação de veículos, mas também pode ter levado a um aumento na imprudência de alguns motoristas que aproveitaram as ruas mais vazias. A queda significativa em 2022 pode indicar uma retomada da normalidade após o controle da pandemia, com as pessoas voltando às suas atividades, mas também pode refletir a conscientização pública sobre a segurança viária. Portanto, esse dado ressalta a importância de políticas públicas e campanhas de conscientização para manter os níveis de acidentes de trânsito sob controle, mesmo em tempos de crise.

Gráfico 10: Mortes no trânsito no Brasil 2011 a 2019. **Fonte:** Portal do Trânsito e Mobilidade – 2022



Como exposto no gráfico 1, entre 2011 a 2019 morreram no Brasil quatrocentas mil (400.000) pessoas e foram concedidas quatrocentas e setenta e duas mil (472.000) indenizações por mortes no trânsito. É uma triste realidade brasileira, mata-se mais no trânsito do que em guerras civis mundo afora.

No ano de 2012 foi o ano que houve mais mortes, quarenta e seis mil e cinquenta e uma (46.051) mortes. Com seiscentas e sete mil e cinquenta e duas (607.52) indenizações pagas.

No Brasil, o total de mortes por acidentes e violências passou de 55.240, em 1977, para 94.421, em 1987, com coeficientes de cerca de 50 para cerca de 70 por 100.000 habitantes no período, representando aumentos de 70,9% e 40,0%, respectivamente (MELLO JORGE E LOTORRE, p, 02,1994).

Percebe-se o alto índice de mortalidade no trânsito no Brasil. Os acidentes são ocasionados por imprudência, negligência, imperícia por parte dos condutores. De acordo com a Organização Mundial da Saúde – OMS, apud Jornal da USP (2018), o Brasil é o 4º país mais violento do continente americano. Anualmente, em média, 1,25 milhão de pessoas morrem no trânsito (JORNAL DA USP, 2018):

4.2 ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM ITAITUBA/ PARÁ

Convém analisar como a responsabilidade civil do Estado é aplicada e regulamentada no município de Itaituba em casos de acidentes de trânsito. A partir da pesquisa, observamos que quando se trata de acidentes de trânsito considerando a responsabilidade civil do Estado, existem várias situações jurídicas no qual esse Estado pode ser compelido a compensar ou reembolsar as vítimas. Adicionalmente, em Itaituba/PA, o DPVAT (Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) oferece proteção a todas as vítimas de acidentes envolvendo veículos.

A obrigação em relação a acidentes de trânsito tem sua base na negligência do Estado, pois ele possui o compromisso de prevenir danos e de fornecer serviços de maneira eficaz. Assim, a responsabilidade abrange a todos, sejam pessoas ou entidades. A era da irresponsabilidade do Estado foi ultrapassada, uma evolução percebida não apenas nos ambientes acadêmicos e jurídicos, mas também na sociedade e entre os cidadãos que a compõem.

Com relação aos principais desafios e obstáculos enfrentados pelo Estado para se evitar acidentes viários em Itaituba, observou-se que, usando os dados do gráfico 8, sobre a quantidade de acidentes ocorridos no Estado do Pará, observa-se que o município de Itaituba, em foco, tendo um número bem menor de habitantes que Belém que possui quase um milhão e meio de habitantes, enquanto Itaituba, segundo o IBGE, 101,395 em 2020, o número de acidentes passa da metade de Belém:

(...) ocorrências de acidentes de trânsito do Hospital Municipal de Itaituba no período de janeiro a dezembro de 2018. Neste período foram identificados 2926 traumatizados, com a prevalência do sexo masculino (71%), na faixa etária de 20 a 29 anos (45%). Quanto ao tipo de vítima, verificou-se a predominância de motociclistas (86%). Destacou-se o horário noturno como o período de maior ocorrência (37%). Os finais de semana, principalmente o domingo (24%), tiveram significativa concentração de acidentes. Quanto ao tipo de trauma, o trauma de extremidades (70%) teve ampla prevalência (SILVA, p, 06, 2020).

Ademais, observando os dados, fica evidente que os motociclistas são os condutores que mais se envolvem em acidentes de trânsito e necessitam de internações hospitalares. Portanto, verifica-se que no município de Itaituba há como grande desafio a conscientização dos condutores, em destaque para os motociclistas, que são a maioria dos acometidos por tais circunstâncias.

Verifica-se pelo disposto nos dados, que 71% dos condutores acidentados são do sexo masculino e que 45% são jovens, tendo como ambiente o período noturno em 37% dos casos. Logo, há que se falar em uma mudança de abordagem nos institutos conscientizadores do município, visando uma retratação jovem e dinâmica para alcançarem tais agentes vítimas de acidentes.

Primeiramente, o comportamento de risco é uma questão crítica. Jovens, em geral, tendem a se envolver em comportamentos perigosos no trânsito, como excesso de velocidade, consumo de álcool e uso de celulares ao volante. Mudar essa cultura de comportamento é uma tarefa árdua e requer esforços significativos em educação e conscientização.

A educação e conscientização desempenham um papel fundamental, mas transmitir mensagens eficazes para esse grupo demográfico pode ser desafiador. É necessário encontrar abordagens que ressoem com os jovens e os façam entender os perigos envolvidos.

De acordo com Silva (2020), a fiscalização é outra área crítica. Recursos limitados e a falta de infraestrutura para realizar verificações adequadas podem dificultar a aplicação rigorosa das leis de trânsito, especialmente durante a noite. A qualidade da infraestrutura viária e a iluminação insuficiente também são fatores que contribuem para os acidentes noturnos. Melhorar a infraestrutura e a iluminação pode ser dispendioso e complexo.

A cultura de beber e dirigir é persistente em muitas regiões, incluindo Itaituba. Combater essa cultura e aplicar leis rigorosas de embriaguez ao volante é um desafio contínuo. O envolvimento da comunidade é vital. Pais, educadores e líderes comunitários desempenham um papel fundamental na promoção de uma cultura de segurança no trânsito entre os jovens. No entanto, alcançar a comunidade e incentivá-la a se envolver pode ser complicado. (SILVA, 2020).

Por fim, a integração de políticas de trânsito é fundamental. Coordenar esforços entre diferentes órgãos governamentais e setores, incluindo trânsito, saúde pública e educação, é essencial para uma abordagem abrangente à prevenção de acidentes viários.

Enfrentar esses desafios requer uma abordagem multifacetada que envolve a colaboração entre o governo, a sociedade civil e outras partes interessadas. Investimentos em educação, infraestrutura, fiscalização e conscientização são necessários para promover uma cultura de segurança no trânsito em Itaituba e reduzir os acidentes especialmente entre os jovens.

São necessárias algumas medidas para melhorar a eficácia das políticas de responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba. Primeiramente, é essencial reforçar a fiscalização de infrações de trânsito por parte dos órgãos competentes, como a Polícia Militar e o Departamento de Trânsito (Detran). Além disso, investir em campanhas de educação no trânsito pode ser fundamental para conscientizar os condutores sobre os riscos e suas responsabilidades ao volante.

A melhoria da infraestrutura viária também desempenha um papel crucial na redução de acidentes. Isso inclui a manutenção adequada das vias, uma sinalização eficiente e a construção de estradas mais seguras.

Manter bancos de dados atualizados e acessíveis para registrar todos os acidentes de trânsito, incluindo detalhes das ocorrências, é fundamental para análise e tomada de decisões baseadas em dados reais. A avaliação e o aprimoramento das leis de trânsito também são necessários, incluindo o aumento das penalidades para infrações graves e tornando a legislação mais eficaz na responsabilização dos infratores.

É crucial promover a conscientização sobre a importância do Seguro DPVAT e garantir que as vítimas de acidentes tenham acesso rápido e justo à indenização a que têm direito. Campanhas contínuas de conscientização sobre a segurança no trânsito, enfocando o respeito às leis, o uso de equipamentos de segurança e a condução responsável, são essenciais.

Além disso, fortalecer o sistema de saúde pública para garantir atendimento médico eficiente e reabilitação adequada às vítimas de acidentes de trânsito é de suma importância.

A busca por parcerias público-privadas pode ser uma estratégia eficaz para apoiar iniciativas de segurança no trânsito, como programas de treinamento de motoristas. Por fim, é fundamental estabelecer um sistema de avaliação contínua das políticas de responsabilidade civil do Estado, com monitoramento de indicadores-chave, para ajustar as abordagens conforme necessário.

5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa investigou a aplicação da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito no município de Itaituba, Pará, e forneceu insights valiosos sobre o cenário atual e as dinâmicas envolvidas nessa área. Ficou evidente que o Estado, em sua função de prevenir danos e fornecer serviços eficazes, tem a responsabilidade de compensar ou reembolsar as vítimas de acidentes quando há negligência por parte das autoridades responsáveis.

A evolução da sociedade e a superação da era da irresponsabilidade do Estado são percebidas não apenas no ambiente acadêmico e jurídico, mas também entre os cidadãos conscientes de seus direitos e da importância da responsabilização. No entanto, a pesquisa também apontou desafios significativos, evidenciados conforme se observou alta incidência de acidentes em Itaituba, apesar de sua população substancialmente menor em comparação com outras regiões do estado.

Isso sugere a necessidade contínua de medidas preventivas e de conscientização para reduzir a ocorrência de acidentes no trânsito. Nesse viés, este estudo contribui para uma compreensão mais profunda da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba, destacando a importância da aplicação adequada da lei e do contínuo esforço para garantir a segurança viária e a proteção das vítimas.

Diante dos dados e análises realizadas, fica evidente que a questão da responsabilidade civil do Estado em acidentes de trânsito em Itaituba, Pará, apresenta desafios significativos, especialmente quando se consideram as altas taxas de acidentes envolvendo motociclistas, a predominância de condutores do sexo masculino e jovens, bem como a ocorrência frequente de acidentes durante a noite. Estes são reflexos de uma cultura de comportamento de risco no trânsito que precisa ser enfrentada.

Ademais, é fundamental adotar uma abordagem multifacetada. Isso inclui o reforço da fiscalização de infrações de trânsito, investimentos em campanhas de educação no trânsito, melhorias na infraestrutura viária, manutenção de bancos de dados atualizados e acessíveis, avaliação e aprimoramento das leis de trânsito, promoção da conscientização sobre o Seguro DPVAT e fortalecimento do sistema de saúde pública.

Além disso, a parceria entre o setor público e privado pode desempenhar um papel fundamental na implementação de programas de treinamento de motoristas e outras iniciativas de segurança viária.

O monitoramento constante das políticas de responsabilidade civil do Estado, com base em indicadores-chave, é essencial para garantir que as abordagens sejam ajustadas de acordo com a evolução das necessidades e desafios.

Os profissionais do campo jurídico têm uma função fundamental em dois aspectos importantes: garantindo a aplicação da justiça e a reparação de danos, e também desempenhando um papel ativo na transformação social. Isso ocorre por meio de iniciativas que visam a conscientização e promoção da segurança no trânsito, influenciando de maneira positiva suas comunidades em relação ao contexto viário.

Em última análise, a promoção de uma cultura de segurança no trânsito em Itaituba requer esforços colaborativos de diversos atores, visando à redução dos acidentes viários e à proteção eficaz das vítimas. É uma tarefa complexa, porém essencial, que exige o comprometimento de toda a sociedade em prol da segurança no trânsito.

REFERÊNCIAS

BRAGA Netto, Felipe Peixoto. **Novo tratado de responsabilidade civil/** Felipe Peixoto Braga Netto, Cristiano Chaves de Farias, Nelson Rosendal, - 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

BRASIL, **Código de trânsito brasileiro: Lei nº 9.503/1997** / supervisão editorial: Jair Lot Vieira. Imprensa: São Paulo, Edipro, 2017. Descrição Física: 341 p. : il. Referência: 2017.

BRASIL, **Constituição da república federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm> Acesso: 17 maio, 2023.

BRASIL, **Lei Seca completa 13 anos com redução no número de mortes por lesões de trânsito no Brasil**. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2021/junho/lei-seca-completa-13-anos-com-reducao-no-numero-de-mortes-por-lesoes-de-transito-no-brasil>. Acesso em: 13 de maio de 2023.

BRASIL, **RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 36, DE 21 DE MAIO DE 1998**. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucao-contran-no-36-de-21-de-maio-de-1998>. Acesso em: 11 de julho de 2023.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal. **ARE: 745642/GO**. Relator: Ministro Luiz Fux. Brasília, 17 de setembro de 2013. Disponível em: <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24244377/agreg-no-recurso-extraordinario-com-agravo-are-745462-go-stf>. Acesso em: 19 maio, 2023.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal. **ARE: 745642/GO**. Relator: Ministro Luiz Fux. Brasília, 17 de setembro de 2013. Disponível em: <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24244377/agreg-no-recurso-extraordinario-com-agravo-are-745462-go-stf>. Acesso em: 19 maio, 2023.

BRASIL, SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Súmula Vinculante n.º 25**. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000000127&base=base Acordados>. Acesso em: 19 maio, 2023.2010.

BRASIL, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. **CASO FORTUITO E FORÇA MAIOR**. Disponível em:

BRASIL. **Código Civil: Lei nº. 10.406 de 10 de janeiro de 2002**. Organizado por José Guilherme Soares Filho. 2 ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2003;

BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF: Presidente da República, [1997]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 20 de set de 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (STJ). Recurso Especial nº 325.622 - RJ. Relator: Ministro Carlos Fernando Mathias (Juiz Federal Convocado do TRF 1ª Região), Quarta Turma. Julgado em: 28 de outubro de 2008. Disponível em:

Jusbrasil. Data de acesso: 10 de novembro de 2008¹. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=STJ+REsp+325.622>>. Acesso em: 03 de outubro de 2023.

CABRAL, Felipe R. R. **Diferenças entre responsabilidade civil e penal**. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/diferencas-entre-responsabilidade-civil-e-penal>. Acesso em 12 de junho de 2023.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 26. ed. São Paulo: Atlas, 2013. Disponível em: <<http://online.minhabiblioteca.com.br>>. Acesso em: 20 de set de 2023.

CARVALHO, Joelmo Silva e SANTOS, Jackson Novaes. **QUANTO VALE UMA VIDA? A RESPONSABILIDADE CIVIL E OS CRITÉRIOS PARA FIXAÇÃO DOS DANOS MORAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO**, <https://doi.org/10.51891/rease.v8i11.7806>. Disponível em:

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 2. ed. 3ª tiragem, rev. atual e aum. Local: São Paulo. Malheiros, 2000.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

CBM/Pá, Corpo de Bombeiros Militar do Pará e Coordenadoria Estadual de Defesa Civil/ 7º Grupamento Bombeiro Militar. 3ª Seção. **Relatório Estatístico de Acidentes de Trânsito Janeiro a Dezembro de 2022 Itaituba Pará**. Quartel em Itaituba, maio de 2023.

COSTA, Rodrigo. **Entenda como funciona a indenização para vítimas de acidentes de trânsito**. JUSBRASIL. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/entenda-como-funciona-a-indenizacao-para-vitimas-de-acidentes-de-transito/1152577610>. Acesso em: 18 de julho de 2023.

danos morais em acidentes de trânsito. Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação. v.8.n.11. nov.2022. São Paulo, 2022.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 21. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro**, volume 7: responsabilidade civil. São Paulo. Editora Saraiva, 2015.

DIVINÉSIA. **BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO DE MORTALIDADE E MORBIDADE NO TRÂNSITO** –Disponível em: vigilancia.saude.mg.gov.br/index.php/paineis-tematicos. Acesso em: 23/07/2023.

DOELLE, Caroline. **O que é e como funciona o ordenamento jurídico brasileiro**. Teoria do Direito. 12 set 2019. Disponível em: <https://www.aurum.com.br/blog/ordenamento-juridico/>. Acesso em: 30 de maio de 2023.

ESTADÃO. Mortes no Trânsito: Tráfego brasileiro mata 1 pessoa a cada 15 minutos. 2020. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/mortes-no-transito-brasileiro-mata-1-pessoa-a-cada-15-minutos/>. Acesso em: 23 de junho de 2023.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPOLHA FILHO, Rodolfo. Novo Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil. 10a ed. São Paulo: Saraiva, 2019

GAGLIANO, Pablo Stolze. Novo curso de direito civil, v. 3 : responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo : Saraiva Educação, 2019.

GALVÃO, Rafael. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO BRASILEIRO. 2021. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/a-responsabilidade-civil-no-direito-brasileiro/1180841712>. Acesso em: 30 de 06. 2023.

GIL, Antonio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GOMES, Luiz Flávio. Direito Penal: Parte Geral: Volume I. São Paulo

GONÇALVES, Carlos Roberto. Comentários ao código civil. São Paulo: Saraiva 2005.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. 7a ed. São Paulo: Saraiva, 2012

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil brasileiro: responsabilidade civil: v 4. 5. ed. – São Paulo: Saraiva, 2015

GONÇALVES. Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. 16º edição. Editora Saraiva, 2015.

NOAL JUNIOR, A. Evolução histórica da responsabilidade civil do Estado. Jurídico Certo, [s.d.]. Disponível em: <https://juridicocerto.com/p/noaljunior/artigos/evolucao-historica-da-responsabilidade-civil-do-estado-5650>. Acesso em: 4 maio 2023. IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Brasil, Pará, Itaituba.** v4.6.42. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/panorama>. Acesso em: 23 de junho de 2023.

JORNAL DA USP. Acidentes de trânsito no Brasil, um problema de saúde pública, 2018. Atualizado: 13/07/2022 as 14:24. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saudepublica/>. Acesso em: 21 de junho de 2023.

JUNIOR, Antônio Carlos Magro. Indenizações decorrentes de acidentes de trânsito. Teixeira Fortes – Advogados Associados. Disponível em: <https://www.fortes.adv.br/2023/06/23/indenizacoes-decorrentes-de-acidentes-de-transito/>, Acesso em: 18 de julho de 2023.

JUNIOR, Laudimir Noal. **EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO**. 2020. Disponível EM:

JUSBRASIL. **Artigo 402 da Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10705580/artigo-402-da-lei-n-10406-de-10-de-janeiro-de-2002>. Acesso em: 15 de junho de 2023.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

LOPES, João Batista. **Perspectivas atuais da responsabilidade civil**. IV. 4ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MALDONADO, A. E. **Pesquisa em comunicação: trilhas históricas, contextualização, pesquisa empírica e pesquisa teórica**. In: MALDONADO, A. E. **Metodologias de Pesquisa em Comunicação**. Porto Alegre: Sulina, 2011.

Malheiros, 2011.

MEIRELLES, HELY LOPES. **Direito Administrativo Brasileiro – 37 Ed.** São Paulo: Editora Malheiros Editores LTDA, 2011.

MELES, Bruno Molina. **Aspectos práticos da responsabilidade civil no acidente de trânsito**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 25, n. 6369, 8 de dez, 2020. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/87243/aspectos-praticos-da-responsabilidade-civil-no-acidente-de-transito>. Aceso em: 25 de junho de 2023.

MINAYO, K. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2001

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Lei Seca completa 13 anos com redução no número de mortes por lesões de trânsito no Brasil**. Atualizado em 01/11/2022 11h00. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2021/junho/lei-seca-completa-13-anos-com-reducao-no-numero-de-mortes-por-lesoes-de-transito-no-brasil>. Acesso em: 3 de abril de 2023.

MOBILIZE. Regina Rocha. **Brasil, 3º do mundo em mortes no trânsito. Como pacificar essa guerra?** 2021. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12856/brasil-3o-do-mundo-em-mortes-no-transito-como-pacificar-essa-guerra.html>. Acesso em: 23 de junho de 2023.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil, volume 7: responsabilidade civil**. 6. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2016.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**, 11Ed, Revista dos Tribunais, São Paulo:2012.

Os acidentes de trânsito e sua prevenção. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/>. Acesso em 27de junho de 2023.

PEREIRA, Thaís Gomes. **Responsabilidade civil do Estado nos acidentes de trânsito**. Conteudo Juridico, Brasília-DF: 14 jun 2019, 04:30. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/53057/responsabilidade-civil-do-estado-nos-acidentes-de-transito>>. Acesso em: 28 de junho de 2023.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Em 2020, 80 pessoas morreram por dia em consequência de acidente de trânsito no país**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/conscientizacao/comportamento/em-2020-80-pessoas-morreram-por-dia-em-consequencia-de-acidente-de-transito-no-pais/>. Acesso em: 23 de junho de 2023.

SILVA, Francilon de Quadro da; França, Iranildo Lopes. **A PREVALÊNCIA DE TRAUMATIZADOS NO HOSPITAL MUNICIPAL DE ITAITUBA- PARÁ: vítimas de acidentes de trânsito**/ Francilon de Quadro da Silva; Iranildo Lopes França. Itaituba: FAI, 2020.

SILVA, Gisele Miranda Ratton. **Responsabilidade Contratual e Extracontratual**. Direito Cível. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/874/Responsabilidade-contratual-e-extracontratual>. Acesso em 6 de abril de 2023.

SOUZA, Marcus Valério Saavedra Guimarães de. **Responsabilidade Civil e Penal**. 2022. Disponível em: http://www.valeriosaavedra.com/conteudo_18_responsabilidade-civil-e-penal.html. Acesso em 21 de junho de 2023.

SSD. Secretaria de Saúde de Divinésia. Coordenação de Vigilância Epidemiológica. Coordenação de Vigilância de Acidentes. **Violências e Causas. Externas**. Disponível em: vigilancia.saude.mg.gov.br/index.php/paineis-tematicos. Acesso em 18 de agosto de 2023.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil: volume único**. 10ª ed. – São Paulo: Forense, 2020.

TARTUCE, Flávio. **Manual do direito civil: volume único**. 5. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015.

TJDFT, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. **Vítima de acidente de trânsito deverá ser indenizada por danos materiais e morais**. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/noticias/2022/janeiro/vitima-de-acidente-de-transito-devera-ser-indenizada-por-danos-materiais-e-morais>. Acesso em: 18 de julho de 2023.

TJDFT, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. **Crimes culposos**. Tema criado em 12/8/2022. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/consultas/jurisprudencia/jurisprudencia-em-temas/a-doutrina-na-pratica/concurso-de-pessoas/crimes-culposos>. Acesso em: 22 de abril de 2023.

Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. **Caso fortuito e força maior.** Disponível em: <<http://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/direito-facil-1/caso-fortuito-e-forca-maior>>. Acesso em: 15 maio 2023.

VGRA, advogados. **Dano Estético: Consequências e valor do dano.** Disponível em: <https://vgrajuridico.com/dano-estetico/>. Acesso em 23 de junho de 2023.

VIAS SEGURAS.