



Governo do Estado da Paraíba
Secretaria de Estado da Segurança e Defesa Social
Instituto de Polícia Científica
Núcleo de Criminalística de João Pessoa

Ofício Número 4188 /2019

João Pessoa, 10/09/2019.

Ao Senhor(a),
Marcos Paulo Sales de Castro
Delegado(a) de Polícia Civil
Delegacia Municipal do Conde


Assunto: Encaminhamento de Laudo Pericial

Senhor(a) Delegado(a),

Estamos encaminhando a Vossa Senhoria, o Laudo de Exame Técnico-Pericial de número 01.01.07.09/2019.23825, requisitado através do ofício OF s/nº 2019, de 06/09/2019, protocolado neste Núcleo de Criminalística de João Pessoa em 10/09/2019.

Atenciosamente,

PABLO ERITO COSTA SILVA
FERTIG ORIGINAL ORIGINAL
Mat. 159.427-3
GER. OPERACIONAL - NUCRIM/JP


BRUNO CALDAS CHIANCA
Sub Chefe do Núcleo de Criminalística de João Pessoa
Matrícula 168-043



EXAME PERICIAL EM LOCAL DE MORTE VIOLENTA EM ACIDENTE DE TRÁFEGO

REQUISIÇÃO DE EXAME Nº 064/2019
Local: CONDE – PARAÍBA

DATA: 06/09/2019

Senhor(a) Gerente,

Em consonância com o disposto no Art. 6º Inc. I do CÓDIGO DE PROCESSO PENAL VIGENTE, pugno pelo empenho de Vossa Senhoria, no sentido designar peritos para procederem ao EXAME PERICIAL EM LOCAL DE MORTE VIOLENTA EM ACIDENTE DE TRÁFEGO, ocorrido no Sítio Pituaçu, zona rural, cidade de Conde-PB, tendo como vítima: KELVIN FERREIRA DA SILVA, menor, 06 anos, filho de AILMA TARCIRMIRO DA SILVA, devendo responder aos quesitos abaixo formulados e enviar o Laudo Pericial para a Delegacia de Polícia Civil – CONDE/PB.

1. Houve acidente?
2. Qual sua classificação?
3. Quais as condições da pista e do tempo? (Localização, pavimentação, inclinação, chuvoso, seco, neblina, etc.).
4. Existem sinalizações de trânsito? Quais?
5. Existem sinais pneumáticos (frenagem, derrapagem e outros) relacionados ao acidente? Qual a sua extensão e sentido?
6. Qual(is) o veículo(s) envolvido(s) e os danos gerados por ocasião do acidente?
7. O(s) veículo(s) se encontrava(m) com excesso de velocidade para o trecho? Qual o valor?
8. Houve morte? Em que posição o(s) corpo(s) foi(ram) encontrado(s)? Qual(is) é(são) sua(s) identidade(s)? Quais as lesões observadas decorrentes do acidente?
9. Como ocorreu ou parece ter ocorrido o acidente e seu agente causador?
10. No exame pericial realizado no veículo automotor, identificou-se algum problema mecânico, elétrico e/ou hidráulico capaz de produzir ou contribuir para o acidente automobilístico ocorrido?

Atenciosamente,

Marcos Paulo Sales de Castro
Delegado de Polícia Civil

ILMO(a). SR(a).
GERENTE EXECUTIVO DA(O) GEGRIMSSEDS/PB
JOÃO PESSOA - PB

LAUDO: 01.01.07.092019.23825 NUCRIM-JP
DATA: 10/09/19 HORA: 13:41:31
ORG.SOLIC.: Delegacia Municipal do Conde
AUT.SOLIC.: Marcos Paulo Sales de Castro
PERIT.RESP.: SERGIO LOUREDO MAIALACERDA
EXAME: Local de acidente de tráfego



**GOVERNO
DA
PARAÍBA**

**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA E DA DEFESA SOCIAL
INSTITUTO DE POLÍCIA CIENTÍFICA DA PARAÍBA
NÚCLEO DE CRIMINALÍSTICA DE JOÃO PESSOA
DIVISÃO DE ENGENHARIA FORENSE**

01.01.07.092019.23825

LAUDO PERICIAL

LOCAL DE TRÂNSITO COM VÍTIMA FATAL: FALHA MECÂNICA EM PORTA SEGUIDA DE ATROPELAMENTO

Aos seis dias do mês de setembro do ano de dois mil e dezenove (06/09/2019), nesta cidade de João Pessoa, no Núcleo de Criminalística/NUCRIM-JP do Instituto de Polícia Científica do Estado de conformidade com a legislação e os dispositivos regulamentares vigentes, pelo Chefe do NUCRIM/JP, o POC¹ Marcus Antônio Bezerra Lacet Junior, foi designado o Perito Oficial Criminal MSc. Eng^o. Sérgio Louredo Maia Lacerda, de matrícula 182.457-1, perito plantonista da divisão de Engenharia Forense, para proceder ao Exame Pericial em Local de Trânsito com Vítima Fatal por Falha Mecânica em Porta Seguida de Atropelamento.

A finalidade da realização do referido exame visa atender a solicitação do Delegado de Polícia Civil plantonista da Delegacia da Comarca de Conde, feita através de comunicação radiofônica e ratificada pelo ofício nº 064/2019, subscrito pelo(a) DPC² Marcos Paulo Sales de Castro, na data de 06 de setembro de 2019, com solicitação de encaminhamento do laudo resultante para a delegacia requisitante do exame pericial, cujo protocolo foi realizado neste NUCRIM pelo perito designado em 10 de setembro de 2019.

¹ Perito Oficial Criminal.

² Delegado de Polícia Civil.



**GOVERNO
DA PARAIBA**

**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA E DA DEFESA SOCIAL
INSTITUTO DE POLÍCIA CIENTÍFICA DA PARAIBA
NÚCLEO DE CRIMINALÍSTICA DE JOÃO PESSOA
DIVISÃO DE ENGENHARIA FORENSE**

**PERITO OFICIAL CRIMINAL:
MSc. Eng.º Sérgio Louredo Maia Lacerda.
Engenharia Forense.**



Requisitante

Delegacia da Comarca de Conde.
DPC Marcos Paulo Sales de Castro.

Encaminhado para

Delegacia de Polícia Civil - Conde/PB.

Conde/PB
Setembro/2019

SUMÁRIO

LOCAL DE TRÂNSITO COM VÍTIMA FATAL	01
1 HISTÓRICO	02
1.1 DA SOLICITAÇÃO DA PERÍCIA CRIMINAL	02
1.2 DA OCORRÊNCIA	02
2 OBJETIVO	02
3 METODOLOGIA	03
3.1 DA PERÍCIA OFICIAL CRIMINAL	03
3.2 DO LAUDO PERICIAL.....	04
4 EXAMES TÉCNICO-PERICIAIS	04
4.1 DO LOCAL	04
4.1.1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA	04
4.1.2 DESCRIÇÃO DO LOCAL	05
4.1.2.1 DA VIA	05
4.1.2.2 CONDIÇÕES DE TRÁFEGO DO LOCAL	07
4.1.2.3 SINALIZAÇÃO	07
4.1.2.4 CONDIÇÕES DE VISIBILIDADE DO LOCAL.....	08
4.1.2.5 ISOLAMENTO E PRESERVAÇÃO DO LOCAL	08
4.2 DOS VEÍCULOS, DAS DEFORMAÇÕES, DOS CONDUTORES E PROPRIETÁRIOS	09
4.2.1 DO VEÍCULO 1 - V ₁	10
4.2.1.1 DOS DADOS DO VEÍCULO	10
4.2.1.2 DO SISTEMA DE SEGURANÇA	12
4.2.1.3 DO SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO.....	12
4.2.1.4 DO PROPRIETÁRIO	12
4.2.1.5 DO CONDUTOR	12
4.2.1.5.1 DO EXAME DE ALCOOLEMIA	12
4.3 DAS VÍTIMAS	12
4.3.1 IDENTIFICAÇÃO DA VÍTIMA 01	13
4.3.1.1 POSIÇÃO	15
4.3.1.2 PERINECROSCOPIA	16
4.3.1.3 DAS LESÕES	16
4.3.1.4 DOS FENÔMENOS ABIÓTICOS MEDIATOS	20
4.4 DOS VESTÍGIOS: ANÁLISES E INTERPRETAÇÕES.....	20
5 CONSIDERAÇÕES PERICIAIS	39
5.1 RELATIVAS AO TEMPO DE MORTE.....	39
6 DINÂMICA PARCIAL DO ACIDENTE	40
7 CONCLUSÃO	41
REFERÊNCIAS	42

HISTÓRICO

1.1. DA SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA CRIMINAL

Atendendo à solicitação supracitada, o perito designado compareceu à Rua Waldemir Braz Pereira, S/N, Pituacu, Conde/PB, nas imediações do Sítio Santa Terezinha e do Parque de Vaquejada, para proceder a exame pericial em local de trânsito com vítima fatal, cujo ocorrência envolvendo uma unidade de tráfego resultou em uma vítima fatal. A ocorrência, segundo dados coletados no local, desenvolveu-se próximo às 11h40min do dia 06/09/2019 (sexta-feira).

A solicitação de perícia ocorreu às 13h00min desse mesmo dia. O perito designado atendeu a solicitação de imediato, dirigindo-se à delegacia requisitante às 13h20min com chegada às 13h50min. Às 14h10min seguiu juntamente com o delegado para o local, chegando às 14h20min. O levantamento pericial no local teve 01h10min de duração, com encerramento no local às 15h30min.

1.2. DA OCORRÊNCIA

Ao chegar ao local solicitado, o perito designado obteve os dados preliminares da ocorrência por meio do DPC requisitante e do primeiro policial que chegou ao local, tratando-se do Cb³ Denilson de matrícula 523.409-3, embarcado na viatura 7154, informando haver chegado ao local às 12h00min.

Sem maiores informações, informaram que havia uma vítima fatal – criança do sexo masculino –, que estava embarcado em um ônibus na condição de passageiro, que sofreu queda do ônibus ao ter uma porta aberta subitamente quando passava por desníveis (buracos) na estrada e, em seguida, foi atropelado pelo mesmo ônibus. A USB 12 do SAMU realizou o atendimento por meio do técnico de enfermagem Sinaã, de COREN nº 4094780, mas de imediato constatou o óbito.

2. OBJETIVO

Ante as condições materiais encontradas no local do evento em análise, visa este laudo pericial, entre outras finalidades, a materialização do cenário do referido fato e o estabelecimento, se possível, da dinâmica e das circunstâncias do evento, além da diagnose diferencial do referido exame, alicerçada nos aspectos da lógica, do Código de Trânsito Brasileiro [1] e das ciências à luz da criminalística [2].

³ Cabo.

3. METODOLOGIA

3.1. DA PERÍCIA CRIMINAL

O perito designado adotou uma sequência para realizar o exame técnico pericial, de forma fragmentá-lo em partes, separando-o em seus diversos elementos constitutivos [3] e, assim, tornando possível uma melhor compreensão da ocorrência como um todo, mas sempre observando e analisando o contextualmente, ou seja, estudando as partes como um todo [3], [4]. Essas etapas serão esmiuçadas em tópicos específicos.

Inicialmente, realizou-se a coleta dos dados preliminares da ocorrência, do local, dos veículos dos protagonistas envolvidos [5], [6], além de verificar preliminarmente os sinais iniciais tanatológicos da vítima. Em seguida, realizou-se busca minuciosa atrás dos vestígios produzidos pela ocorrência, registrando-os.

Continuando, realizou análise nos dispositivos de segurança da porta do ônibus que se abriu na sequência, procedeu a testes visando verificar se a porta foi aberta intencionalmente, acidentalmente ou por meio de falha em seus dispositivos de segurança.

Dando prosseguimento, realizou o exame externo das vítimas (fatais), registrando suas características pessoais (cor da pele, do cabelo, estatura, etc.), individualizadoras (sinais, cicatrizes, tatuagens, etc.) e suas lesões contraídas da ocorrência. Além disso, registrou dados das vestes das vítimas (fatais) e objetos que com elas estavam no momento da realização do exame técnico pericial.

Os vestígios encontrados no local da ocorrência foram registrados quando da realização de cada etapa por meio fotográfico. Nem todas as fotografias realizadas serão expostas neste documento apenas as mais significativas, visando à economicidade e à concisão, mantendo, assim, o foco nos objetivos periciais. No entanto, todas as fotografias serão mantidas em arquivo próprio em sistema específico do IPC. As fotografias foram realizadas pelo técnico em perícia da equipe que auxiliava o perito, mediante orientação deste.

A perícia criminal teve duração de 01h10min.

3.2. DO LAUDO PERICIAL

O perito designado registrou, de forma gráfica e simplificada, em *software* adequado, a dinâmica da ocorrência por meio de croquis – fora de escala; bem como, de forma escrita e detalhada, os dados da ocorrência e sua dinâmica de acontecimento por meio de laudo pericial. Os croquis serão expostos no decorrer deste laudo acompanhando a dinâmica do evento.

Neste laudo, o perito analisa e discute os dados coletados e os vestígios encontrados que tenham interesse para a perícia criminal [5], bem como suas relações com a ocorrência, promovendo-os, ou não, à categoria de evidências [6]; e traça, com base nesse estudo, a dinâmica dos fatos ocorridos [2]. Alguns vestígios foram interpretados no próprio local do fato.

Durante a confecção do laudo este perito realizou algumas pesquisas e consultas em livros e na internet para maior embasamento deste laudo ou para tornar conhecido fato ou algo desconhecido, bem como para fazer considerações técnicas e periciais, diretas e/ou indiretas, acerca da ocorrência.

As grandezas utilizadas neste trabalho seguem as adotadas pelo Sistema Internacional de unidades (S.I.), o MKS⁴. As grandezas que, por ventura, não estejam nesse rol, terão suas unidades referenciais informadas. Após a conclusão deste laudo pericial, verificou-se que foram necessárias 15 horas de trabalho para sua finalização e aprimoramento.

4. EXAMES TÉCNICO-PERICIAIS

Inicialmente, o perito designado observou e analisou o local da ocorrência, procurando detectar o máximo possível de vestígios, no fim de perpetuá-los, conforme rege o Código de Processo Penal Brasileiro. Ainda no local da ocorrência foram registrados, na medida do possível, vestígios para o perito realizar posteriores análises, classificação, interpretação e discussão. Alguns vestígios foram analisados e interpretados ainda no local

4.1. DO LOCAL

4.1.1. LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

O fato desenvolveu-se em estrada de terra que passa defronte ao Sítio Santa Terezinha, localizado na Rua Waldemir Braz Pereira, S/N. Pituaçu, Conde/PB, cujas coordenadas geográficas do

⁴ Metro-Quilograma-Segundo. Sistema de unidades utilizado para dimensionar comprimento, massa e tempo.

corpo da vítima estão demarcadas pela latitude $-07^{\circ} 15,9181'$ (Sul) e longitude $-34^{\circ} 53,4532$ (Oeste), registradas por meio do Sistema de Posicionamento Global – GPS.

4.1.2. DESCRIÇÃO DO LOCAL

4.1.2.1. DA VIA

A via segue descrita de acordo com os dados a seguir, conforme Fotos 01 e 02.

➤ Relevância:

- ✓ Sistema viário local;
- ✓ Baixa.
- ✓ Classificação (de acordo com [1]): via rural, do tipo estrada.
 - Velocidade máxima em trechos não sinalizados: 60 Km/h (caso em questão).

➤ Pista:

- ✓ Pista simples.
 - Sentido único de circulação.
 - Uma faixa de tráfego.
 - Pavimento:
 - Terra batida;
 - Regulares condições de trafegabilidade [2].
- ✓ Dimensão (transversal):
 - Pista: medida desnecessária;
 - Faixa: medida desnecessária;
- ✓ Topografia do retorno (plataforma da via):
 - Retilíneo;
 - Plano.
- ✓ Acostamento/estacionamento:
 - Inexistente.

➤ Câmeras de monitoramento: não.

4.1.2.2. CONDIÇÕES DE TRÁFEGO DO LOCAL

As condições de tráfego no local, no momento dos exames periciais, seguem descritas de acordo com os dados a seguir, conforme pôde ser visto nas Figuras 01 e 02.

➤ Pista:

- ✓ Seca;
- ✓ Boas condições de tráfego;
- ✓ Presença de desníveis e pequenos buracos que pudesse contribuir para o acidente;
- ✓ Ausência de óleos ou outros detritos que pudesse contribuir para o acidente;
- ✓ Laterais da estrada em elevação por aglomeração de areia/terra com vegetação local.

➤ Trânsito nas pistas:

- ✓ Impedido.
- ✓ Fluxo de veículos impossibilitado.

4.1.2.3. SINALIZAÇÃO

A sinalização, ao longo do seu traçado longitudinal, no momento dos exames periciais, é descrita de acordo com os dados a seguir, conforme pôde ser visto nas Figuras 01 e 02.

➤ Horizontal:

- ✓ Inexistente.

➤ Vertical:

- ✓ Inexistente.

➤ Sinalização semaforizada:

- ✓ Inexistente.

➤ Redutor eletrônico de velocidade:

- ✓ Inexistente.

➤ Lombadas físicas:

- ✓ Inexistentes.

➤ Faixa de travessia de pedestres:

- ✓ Inexistente.

➤ Ciclovía ou ciclofaixa:

- ✓ Inexistente.

4.1.2.4. CONDIÇÕES DE VISIBILIDADE DO LOCAL

As condições de visibilidade no local, no momento dos exames periciais, seguem descritas de acordo com os dados a seguir, conforme pôde ser visto nas Figuras 01 e 02.

- Amplitude (horizontal de visibilidade possibilitada à visão dos condutores).
 - ✓ Livre;
 - ✓ Sem obstáculos fixos à visibilidade do condutor.
- Ofuscamento (que pudesse impossibilitar ou dificultar a visão dos condutores):
 - ✓ Não.
- Clareamento (que pudesse impossibilitar ou dificultar a visão dos condutores):
 - ✓ Não.
- Tempo:
 - ✓ Ensolarado;
 - ✓ Ausência de nebulosidade.
- Iluminação às margens da via:
 - ✓ Natural: sol
 - ✓ Artificial: ausente;
 - ✓ Iluminação total: suficiente.

4.1.2.5. ISOLAMENTO E PRESERVAÇÃO DO LOCAL

As condições de isolamento e preservação do local, no momento dos exames periciais, seguem descritas de acordo com os dados a seguir, conforme pôde ser visto nas Figuras 01 e 02.

- Presença de policiais:
 - ✓ Civis: sim;
 - ✓ Militares: sim;
 - ✓ Guardas municipais: ~~sim~~.
- Presença de familiares:
 - ✓ Início dos exames: ~~sim~~;
 - ✓ Final dos exames: ~~sim~~.

- Isolamento (do local):
 - ✓ Parcialmente suficiente.
 - O isolamento era realizado por meio de fita zebraada, mas quando da chegada do Perito Criminal foi percebido que as pessoas desrespeitavam o isolamento e transitavam de um lado para o outro (do veículo para a vítima e vice-versa) apenas desviando da vítima.
- Preservação (dos vestígios):
 - ✓ Grande parte dos vestígios no pavimento (marcas pneumáticas, marcas de arrastamento/deslizamento da vítima, etc.) não foram preservados devido à movimentação dos pedestres.
- Interdição do trânsito:
 - ✓ Necessário bloqueio total para realização da perícia criminal.

O isolamento do local e sua consequente preservação, quando mantida, é de **fundamental** importância [3], [4] nas análises das ocorrências de trânsito, pois os vestígios produzidos por eles representam a escrita da dinâmica do evento [2].

A ausência de isolamento tem como consequência a não preservação dos vestígios nos locais de ocorrência de trânsito, podendo comprometer a originalidade e a conservação da idoneidade dos vestígios presentes, influenciando no resultado pericial [3], [4], [5], [6].

Diante da movimentação dos pedestres no local da ocorrência, os vestígios deixados na via desapareceram, restando os vestígios deixados na unidade de tráfego e na vítima, que se mantiveram aparentemente preservados, de modo a possibilitar ao Perito Criminal avaliar os possíveis fatores que contribuíram e/ou causaram a ocorrência em comento e levantar a possível dinâmica do acidente [2].

4.2. DOS VEÍCULOS, DAS DEFORMAÇÕES, DOS CONDUTORES E PROPRIETÁRIOS

No local em apreço, conforme seguem as fotografias, foram registrados e descritos, na forma a seguir, os dados relativos às unidades de tráfego envolvidas no acidente, as respectivas deformações aparentes e os dados referentes aos condutores e proprietários, quando possível, sendo detalhada sua possibilidade ou impossibilidade em tópico específico.

4.2.1. DO VEÍCULO 1 – V₁

4.2.1.1. DOS DADOS DO VEÍCULO

Os dados relativos ao veículo 1 (V₁) foram obtidos através da placa de identificação do veículo e de consulta à base de dados do DETRAN-PB [7], uma vez que não foi apresentado seu CRLV⁵. As Fotos 03 e 04 exibem as características do veículo que, segundo [1], tem a seguinte classificação:

- ✓ Quanto à tração: automotor;
- ✓ Quanto à espécie: passageiro;
- ✓ Quanto ao tipo: ônibus;
- ✓ Quanto à categoria: oficial.

Quanto às suas características, assim se enquadra [7]:

- ✓ Placa: QSL 7370/PB-Conde;
- ✓ Marca/modelo: MPolo/Volare V8L 4x4 EO;
- ✓ Ano de fabricação/ano modelo: 2018/2019;
- ✓ Exercício: 2018;
- ✓ Cor predominante: amarela;
- ✓ Combustível: diesel;
- ✓ Cilindradas: prejudicado;
- ✓ Potência: prejudicado;
- ✓ Chassi: não avaliado;
- ✓ RENAVAL: não avaliado;
- ✓ Situação: Em circulação.

⁵ Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo

4.2.1.2. DO SISTEMA DE SEGURANÇA

Não se identificou anormalidades nos sistemas de direção, suspensão e freios. Os níveis de borracha adotados pela TWI⁶ para rodagem classificam os pneumáticos do veículo como “dentro dos níveis especificados”.

4.2.1.3. DO SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO

Não se identificou anormalidades nos sistemas de iluminação e sinalização do veículo.

4.2.1.4. DO PROPRIETÁRIO

Tratava-se do município do Conde/PB.

4.2.1.5. DO CONDUTOR

O Delegado de Polícia havia conduzido o condutor para a delegacia. Não foram informados seus dados para o Perito Criminal.

4.2.1.5.1. DO EXAME DE ALCOOLEMIA

Não se sabe informar acerca de exame de alcoolemia, mas o condutor encontrava-se em serviço realizando transporte escolar público municipal.

4.3. DAS VÍTIMAS

O acidente de trânsito teve como consequência uma vítima fatal no local, tratando-se de passageiro de V₁ (criança do sexo masculino), conforme descrito a seguir.

⁶ Tread Wear Indicator, do português, indicador da espessura da banda de rodagem do pneu.

4.3.1. IDENTIFICAÇÃO DA VÍTIMA FATAL DE V₁ – VÍTIMA 01

O passageiro de V₁ foi vítima fatal constatado no evento de trânsito em questão, tratando-se de Kelwy Ferreira da Silva, conforme Foto 05.

A vítima fatal foi a óbito no local, sofrendo ação contundente na cabeça – será abordada em tópico apropriado. A vítima era uma criança, do sexo masculino, e contava com 6 anos quando em vida. Sua compleição física era do tipo normalíneo, bom estado de conservação, cutis de cor parda, com couro cabeludo dando inserção a curtos fios curtos pretos, conforme Fotos 06 e 07. A vítima foi identificada junto ao IPC por meio de N.I.C.⁷, cujo nº é 20183537, conforme Foto 08.

A vítima trajava camisa escolar da prefeitura do Conde/PB, short listrado em branco e cinza, sandálias pretas e cueca branca.

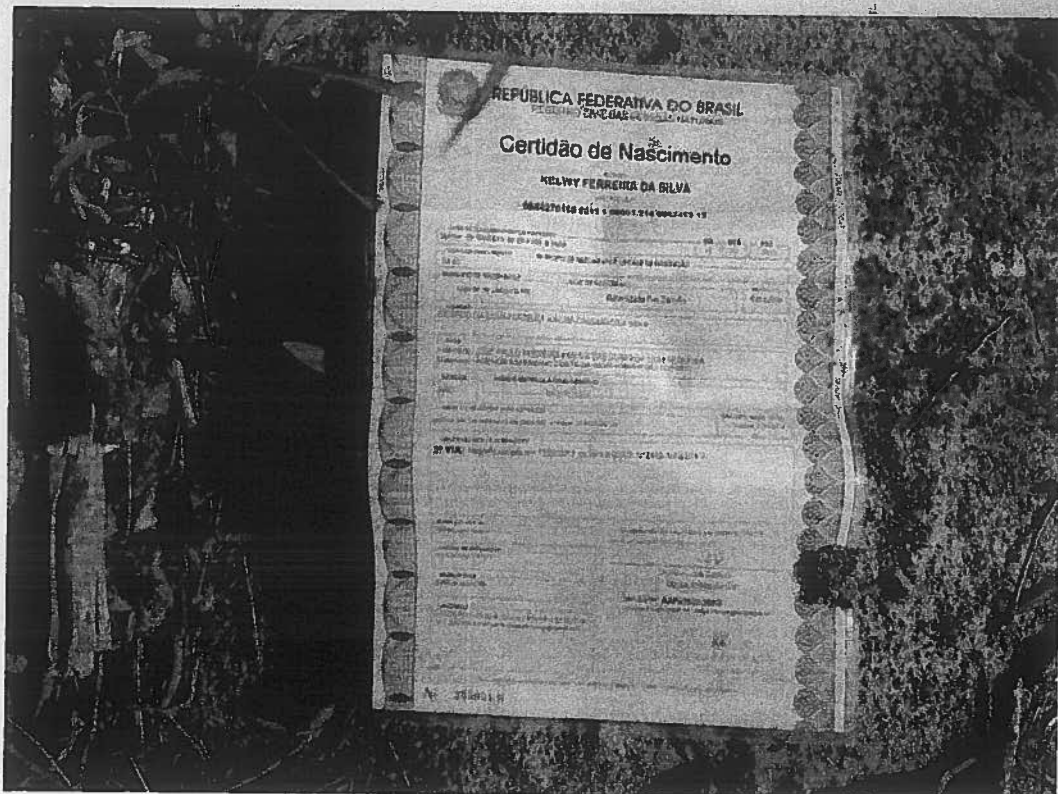


Foto 05 – Identificação da vítima fatal.

⁷ Número de Identificação Cadavérica.



Foto 06 – Vítima fatal.



Foto 07 – Vítima fatal.



Foto 08 – NIC da vítima fatal.

4.3.1.1. POSIÇÃO

Quando da chegada do Perito Criminal, a vítima 01 – vítima fatal – encontrava-se com o corpo estendido em decúbito dorsal, conforme Foto 09, com a perna direita estirada e a esquerda semi-flexionada, ambas para baixo; com ambos os braços semi-flexionados para cima e o rosto voltado para sua esquerda. A vítima se encontrava em posição longitudinal ascendente em relação ao deslocamento do veículo V₁, à margem direita da estrada.



Foto 09 – Posição da vítima fatal.

4.3.1.2. PERINECROSCOPIA

Examinando externamente a vítima, de modo preliminar – antes de iniciar o levantamento pericial –, o perito verificou o início do tônus muscular nos membros superiores (identificado pela rigidez) e a presença das manchas de hipóstase com predominância na região dorsal, além de ferimentos que passam a ser descritos a seguir.

4.3.1.3. DAS LESÕES

Mediante inspeção ocular, o perito relator constatou os seguintes ferimentos contusos, provocados por instrumento sólido quando da ação do impacto, além de outros ferimentos decorrentes de ações secundárias, conforme Fotos 10, 11, 12, 13 e 14.

- Abóbada craniana: fratura dos ossos;
- Ouvido esquerdo: surde sangue;
- Narinas: surde sangue;

- Face direita: escoriação por arrastamento no sentido nariz-orelha direita;
- Tórax: contusão pulmonar à direita;
- Região do hipocôndrio direito (abdômen): escoriação por arrastamento no sentido oblíquo descendente (cima para baixo);
- Região do flanco direito (abdômen): escoriação por arrastamento no sentido oblíquo descendente (cima para baixo).

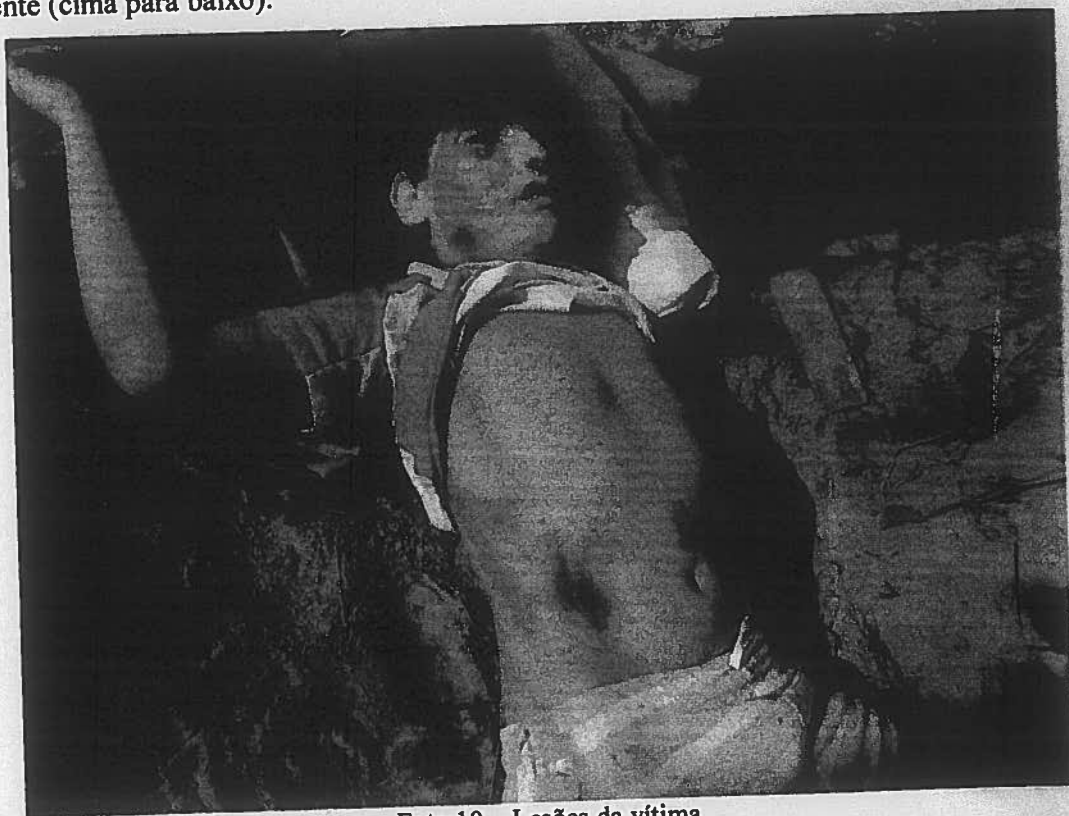


Foto 10 – Lesões da vítima.



Foto 11 – Lesões da vítima.



Foto 12 – Lesões da vítima.



Foto 13 – Lesões da vítima.



Foto 14 – Lesões da vítima.

Obs. Algum ferimento porventura existente, bem como sua precisa localização, que não foi observado por ocasião dos exames será descrito pelo perito médico-legista em seu laudo médico-necroscópico.

Obs. Algum ferimento existente observado por ocasião desses exames, cuja localização e/ou denominação diverja do laudo médico-necroscópico, será descrito pelo perito médico-legista em seu laudo médico-necroscópico com maior precisão e propriedade.

4.3.1.4. DOS FENÔMENOS ABIÓTICOS MEDIATOS

A vítima apresentava os seguintes sinais tanatológicos quando da finalização do exame pericial, que passam a ser descritos a seguir:

- ✓ Início de rigidez muscular nos membros superiores;
- ✓ Presença de machas de hipóstase.

4.4. DOS VESTÍGIOS: ANÁLISES E INTERPRETAÇÕES

No local em apreço, foram selecionados e registrados, no formato de fotografia, os vestígios encontrados, sendo aqui expostos aqueles que passaram à categoria de evidência. Essas evidências encontravam-se no entorno do sítio do evento, sendo registrados de modo a proceder-se a análises e interpretações em momento subsequente à perícia criminal realizada no local, conforme seguem descritos a seguir:

VESTÍGIOS PREVIAMENTE NUMERADOS

➤ VESTÍGIO 01:

- ✓ Vítima fatal, conforme Fotos 15, 16 e 17.
 - Os dados, características e lesões da vítima já foram descritos em capítulo apropriado.
 - Apresentava escoriações características de quem sofrera curto arrastamento/deslizamento.
 - A face direita apresentava escoriação por arrastamento no sentido nariz-orelha direita;

○ A região direita do abdômen apresentava escoriação por arrastamento no sentido oblíquo descendente (cima para baixo).

- A cabeça apresentava-se com aspecto de achatamento lateral;
- Pouco sangue foi expelido, limitando-se a ser encontrado sob a cabeça;
- A região direita externa do short (lateral direita) encontrava-se com marcas de arrastamento/deslizamento em terra;
- O pavimento de terra da estrada encontrava-se bastante pisoteado nas imediações da vítima, desconfigurando as possíveis marcas de arrastamento/deslizamento.

➤ **VESTÍGIO 02:**

- ✓ Marca pneumática de passagem sobre a terra, conforme Fotos 18, 19, 20, 21 e 22.
 - Constataram-se marcas pneumáticas no pavimento de terra da estrada.
 - As marcas alinhavam-se com os pneumáticos (dianteiro e traseiro) do setor direito de V₁.
 - As marcas impressas na terra apresentavam moldes idênticos aos sulcos dos pneumáticos.
 - As marcas mediam 3,00 m, aproximadamente, de comprimento.
 - As marcas eram características de veículo que foi imobilizado gradativamente, sem acionamento violento do sistema de freio (sem travas os pneus) e em baixa velocidade, pois os sulcos dos pneumáticos ficaram bem emolduradas na terra da estrada, fato que não ocorreria caso os pneumáticos tivessem sido travados (deixariam marcas de arrastamento da terra).

➤ **VESTÍGIO 03:**

- ✓ Veículo V₁,
 - Os dados e características do veículo já foram descritos em capítulo apropriado;
 - O veículo possuía um registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, conforme Foto 23.
 - Dados:
 - Instrumento: Cronotacógrafo digital;
 - Marca: Continental;

- Modelo: BVDR;
- Nº de série: 40212594;
- Placa cadastrada: QSL 7370;
- Certificado: 0005657220.
- O certificado do registrador encontrava-se no veículo, conforme Foto 24.
 - Emissão: 01/11/2018;
 - Validade: 10/10/2010.
- Fita diagrama: a fita era emitida, mas não imprimia os dados registrados;
- Display, conforme Foto 25.
 - Informava que o último deslocamento ocorrera das 11h35min22seg às 11h35min30seg.
 - Não foi possível obter os dados referentes à velocidade do veículo, pois as informações exibidas no display não são referentes à velocidade.
- Porta de acessibilidade especial.
 - O ônibus possuía duas portas: uma porta de acesso convencional e uma porta de acesso especial para cadeirantes ou portadores de necessidades especiais;
 - A porta de acesso especial possui maçaneta apenas em seu exterior, isto é, não pode ser aberta a partir do interior do ônibus;
 - A porta de acesso especial possui três travas.
 - Duas das travas (uma inferior e uma superior) são comandadas manualmente pela maçaneta externa, ou seja, para essas travas serem liberadas deve-se puxar a maçaneta. As Fotos 26 e 27 exibem a trava superior. As Fotos 28 e 29 exibem a trava inferior.
 - A terceira trava é automaticamente comandada pela abertura da porta convencional, conforme Fotos 30 e 31. Isto é, ao realizar a abertura da porta convencional, automaticamente a terceira trava da porta de acesso especial é liberada.

- Dessa forma, em regra, para a porta de acesso especial ser aberta necessita-se que a porta de acesso convencional esteja aberta (liberando a terceira trava) e que a maçaneta da porta de acesso especial seja comandada para abertura (liberando as outras duas travas).
- Constatou-se que a terceira trava (comandada automaticamente pela abertura da porta convencional) não estava fixada, mas solta, conforme Fotos 32, 33 e 34, impossibilitando o correto travamento da porta de acesso especial pela terceira trava.
 - Devido a não fixação, quando o pino da trava era acionado (fechamento da porta convencional) ele não acessava o orifício a ele destinado, conforme Foto 35, mas acessava local diverso e de baixa fixação, conforme Fotos 36 e 37.
- Constatou-se que o travamento da porta de acesso especial, pelas duas travas comandadas pela maçaneta, encontrava-se prejudicado e/ou deficiente, pois algumas vezes elas travavam com segurança e em outras elas eram acionadas, mas realizavam o travamento com deficiência, conforme Fotos 38, 39 e 40, sendo suficiente uma pequena força (de dentro para fora) imposta sobre a porta de acesso especial para abri-la, conforme Fotos 41 e 42, haja vista que a terceira trava (comandada pela porta abertura convencional) também se encontrava deficiente, conforme Foto 43.
 - O travamento pelas três travas da porta de acesso especial foi testado diversas vezes, prevendo a:
 - Situação 1: porta convencional fechada + porta de acesso especial fechada.
 - . Resultado: algumas vezes a porta de acesso especial foi aberta mediante a imposição de pequena força (de dentro para fora) sobre a porta, outras vezes não foi aberta.
 - Situação 2: porta convencional aberta + porta de acesso especial fechada.



Foto 01 – Local da ocorrência visto na direção vítima-veículo.



Foto 02 – Local da ocorrência visto na direção veículo-vítima.



Foto 03 – Identificação do veículo V₁.



Foto 04 – Identificação do veículo V₁.

. Resultado: algumas vezes a porta de acesso especial foi aberta mediante a imposição de pequena força (de dentro para fora) sobre a porta, outras vezes não foi aberta.

- o Constatou-se que a trava inferior encontrava-se em posição diversa da trava superior, pois esta se encontrava perpendicular ao seu ponto de fixação (situação normal), enquanto que aquela se encontrava oblíqua (situação anormal), conforme Fotos 27 e 29.
- A distância entre o veículo e a vítima fatal (Vestígio 1) era inferior a 20 m. Ou seja, o condutor conseguiu imobilizar o veículo em curta distância e de forma gradativa, o que permite inferir que ele se deslocava com baixa velocidade.;
- Os pneumáticos não apresentavam manchas de sangue.

OBS.: Todas as demais imagens exibidas no decurso deste laudo pericial complementam imagens dos vestígios aqui expostos.



Foto 15 – Vestígio 1: vítima fatal na posição em foi encontrada.



Foto 16 – Vestígio 1: vítima fatal na posição em foi encontrada.



Foto 17 – Vestígio 1: escoriações da vítima fatal.



Foto 18 – Vestígio 2: sulcos do pneumático dianteiro direito e marca pneumática.

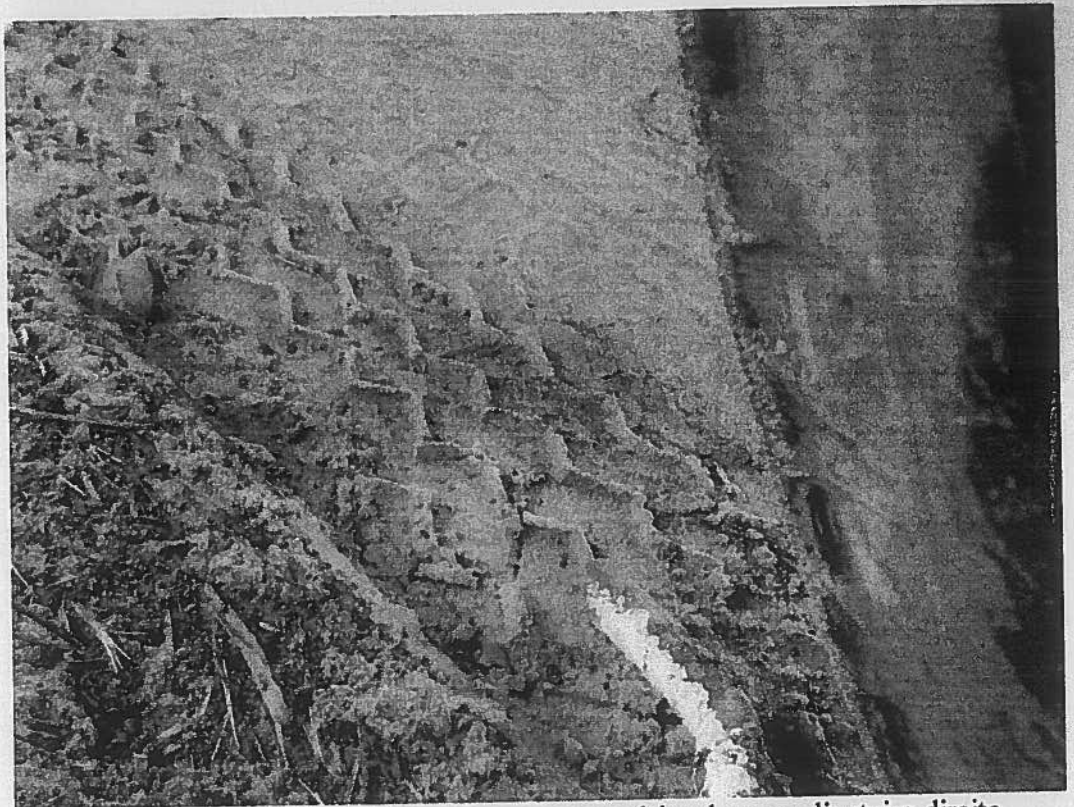


Foto 19 – Vestígio 2: detalhe da marca pneumática do pneu dianteiro direito.



Foto 20 – Vestígio 2: marca pneumática do pneu traseiro direito.

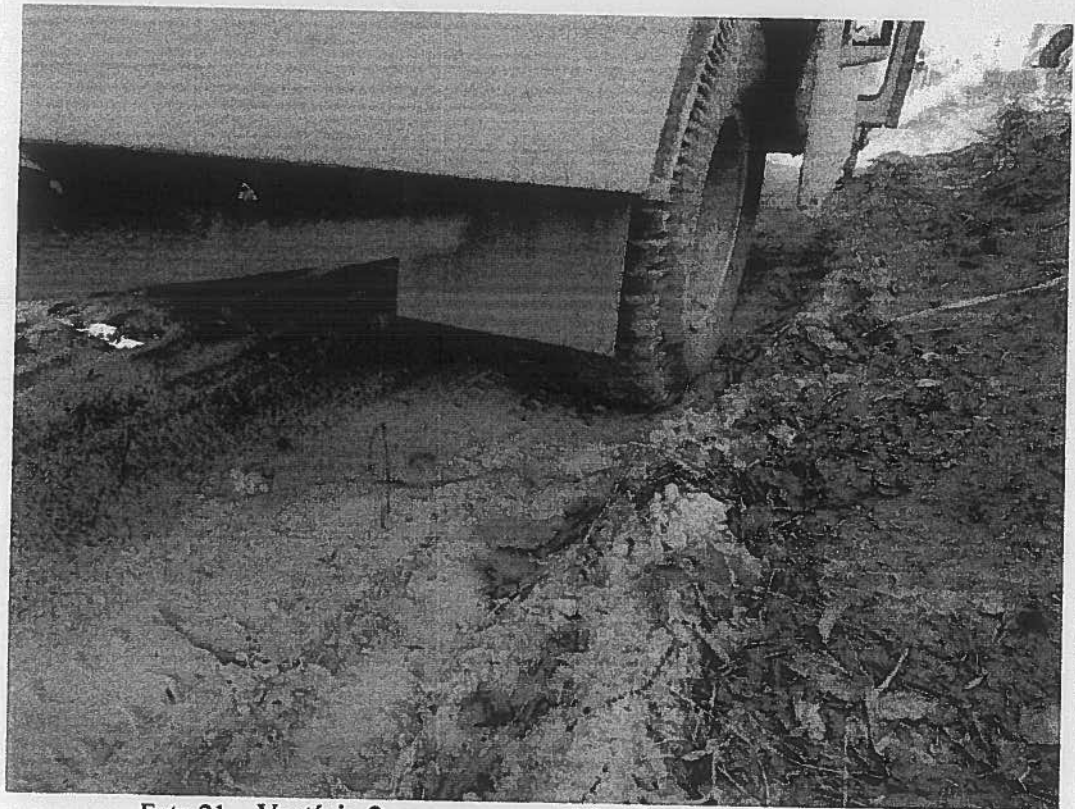


Foto 21 – Vestígio 2: marca pneumática do pneu traseiro direito.

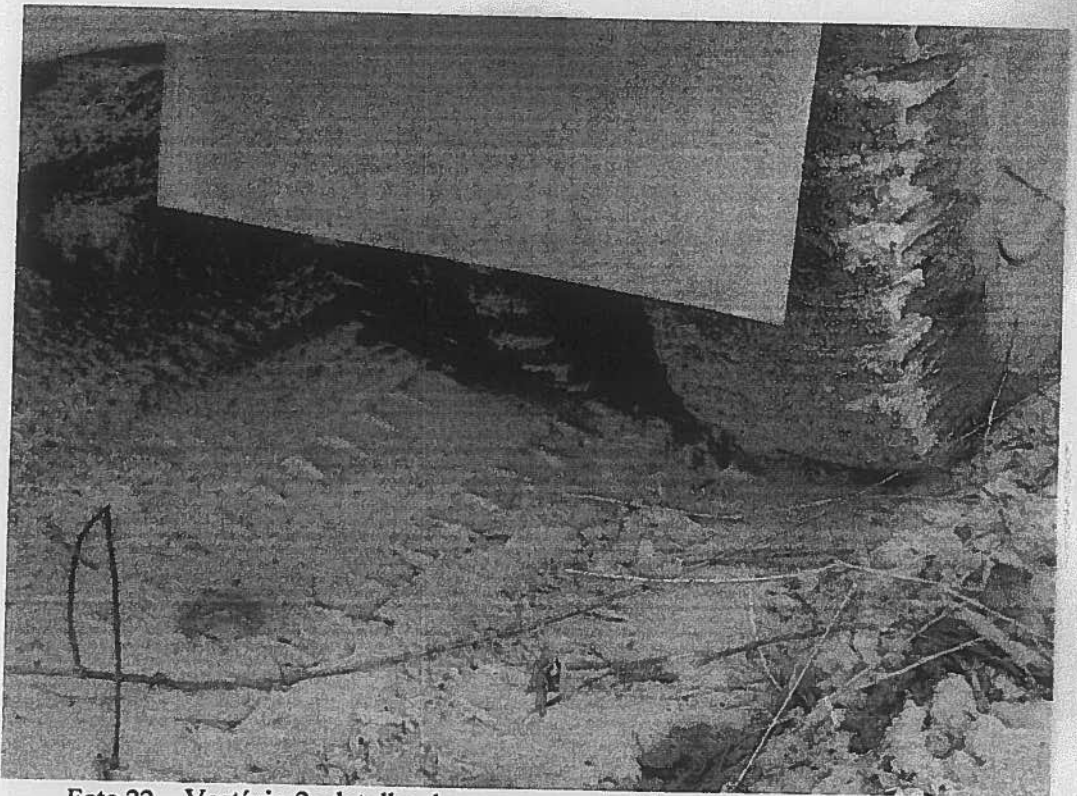


Foto 22 – Vestígio 2: detalhe da marca pneumática do pneu traseiro direito.



Foto 23 – Vestígio 3: registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

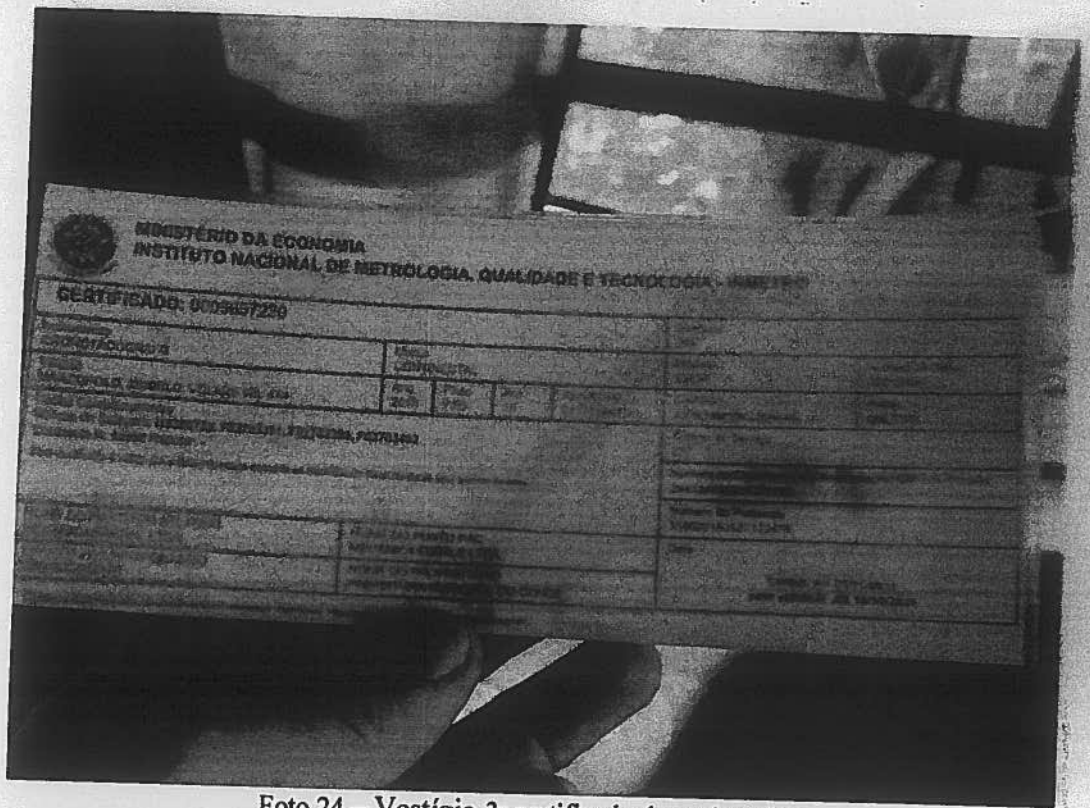


Foto 24 – Vestígio 3: certificado do registrador.



Foto 25 – Vestígio 3: display do registrador.



Foto 26 – Vestígio 3: trava superior da porta de acesso especial.

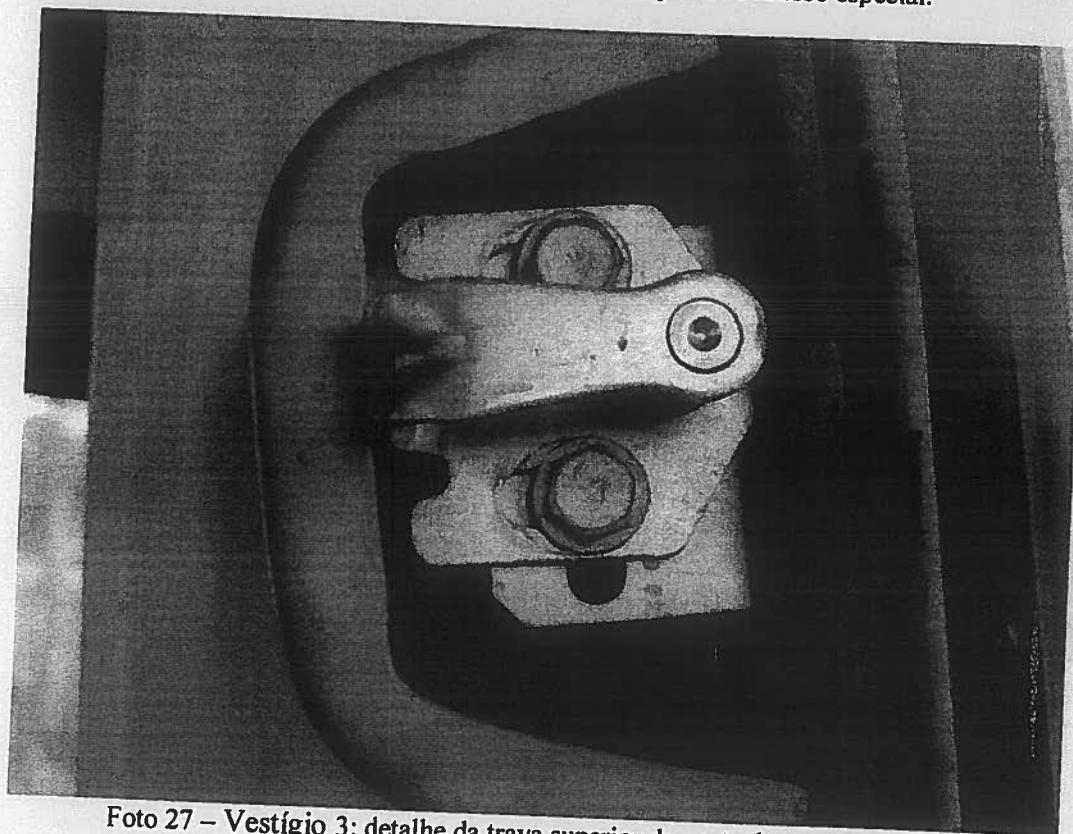


Foto 27 – Vestígio 3: detalhe da trava superior da porta de acesso especial.

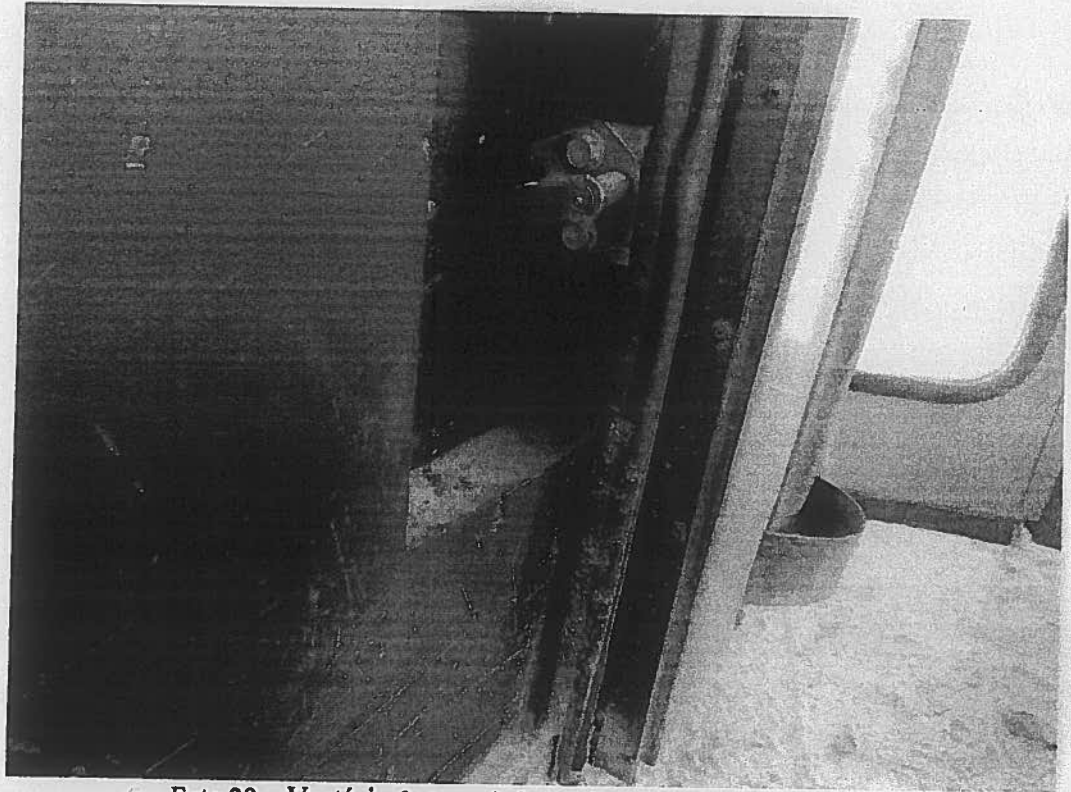


Foto 28 – Vestígio 3: trava inferior da porta de acesso especial.

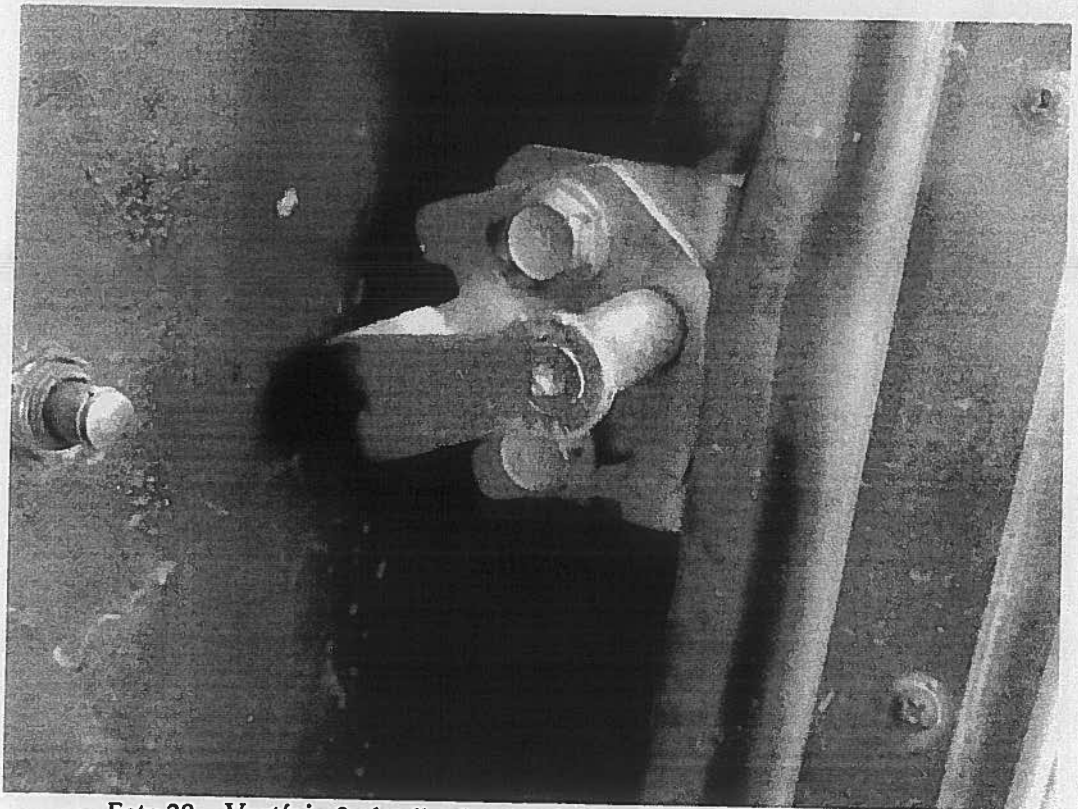


Foto 29 – Vestígio 3: detalhe da trava inferior da porta de acesso especial.

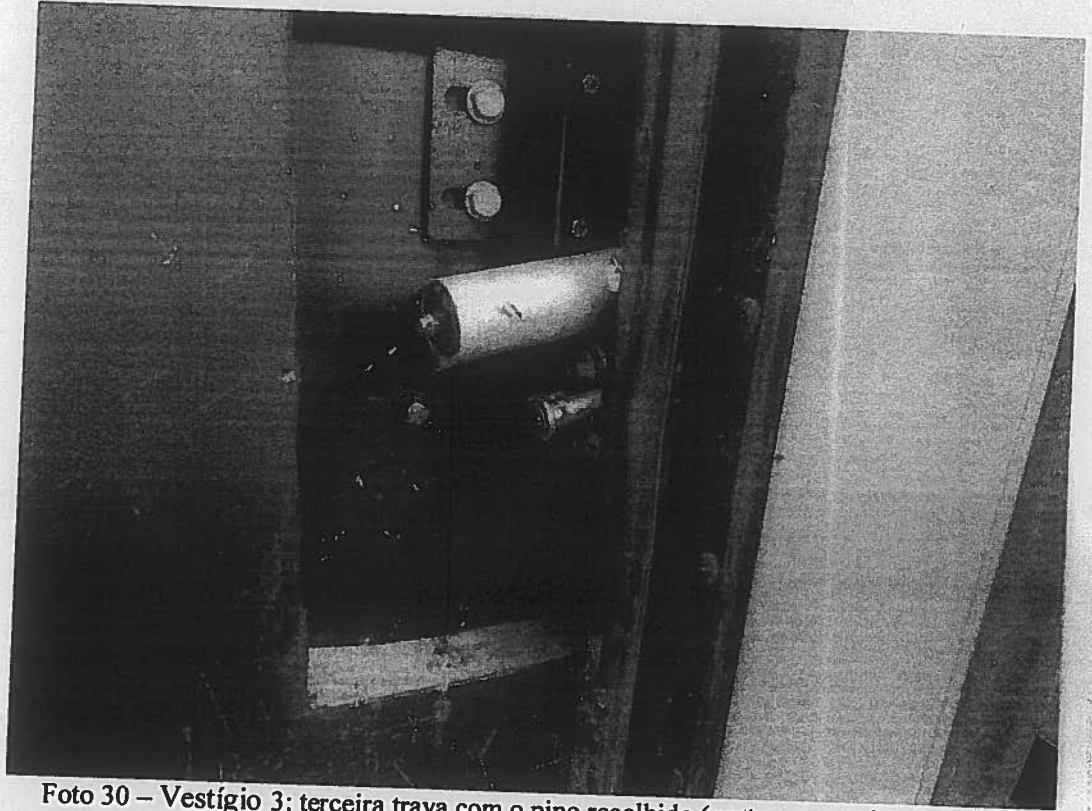


Foto 30 – Vestígio 3: terceira trava com o pino recolhido (porta convencional aberta).

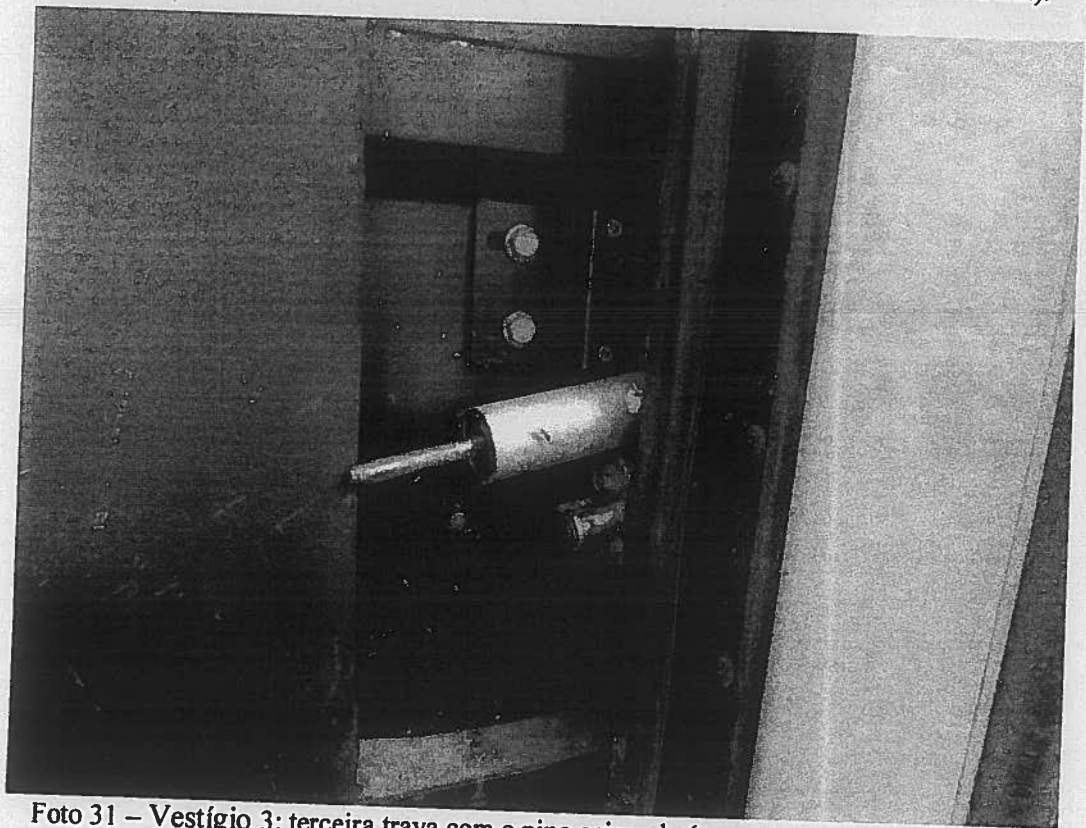


Foto 31 – Vestígio 3: terceira trava com o pino acionado (porta convencional fechada)..



Foto 32 – Vestígio 3: terceira trava desafixada (solta).



Foto 33 – Vestígio 3: pontos de fixação da terceira trava.

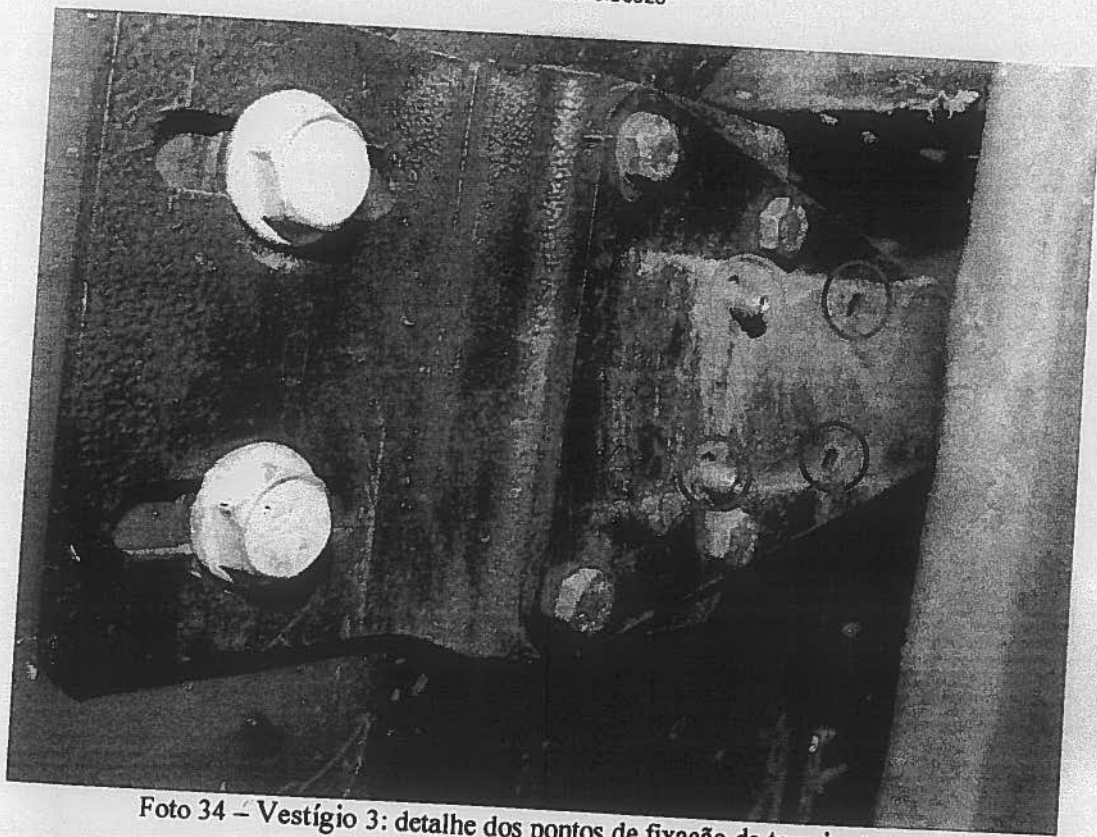


Foto 34 – Vestígio 3: detalhe dos pontos de fixação da terceira trava.



Foto 35 – Vestígio 3: orifício destinado ao pino da terceira trava.

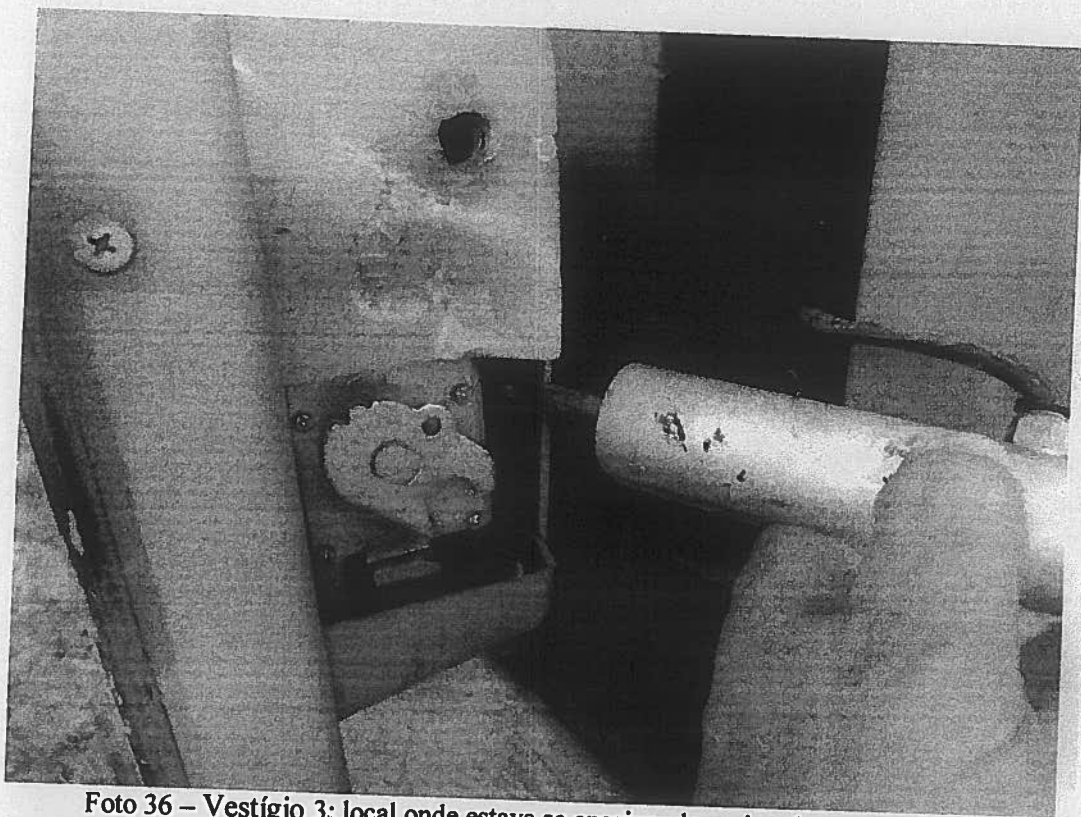


Foto 36 – Vestígio 3: local onde estava se encaixando o pino da terceira trava.

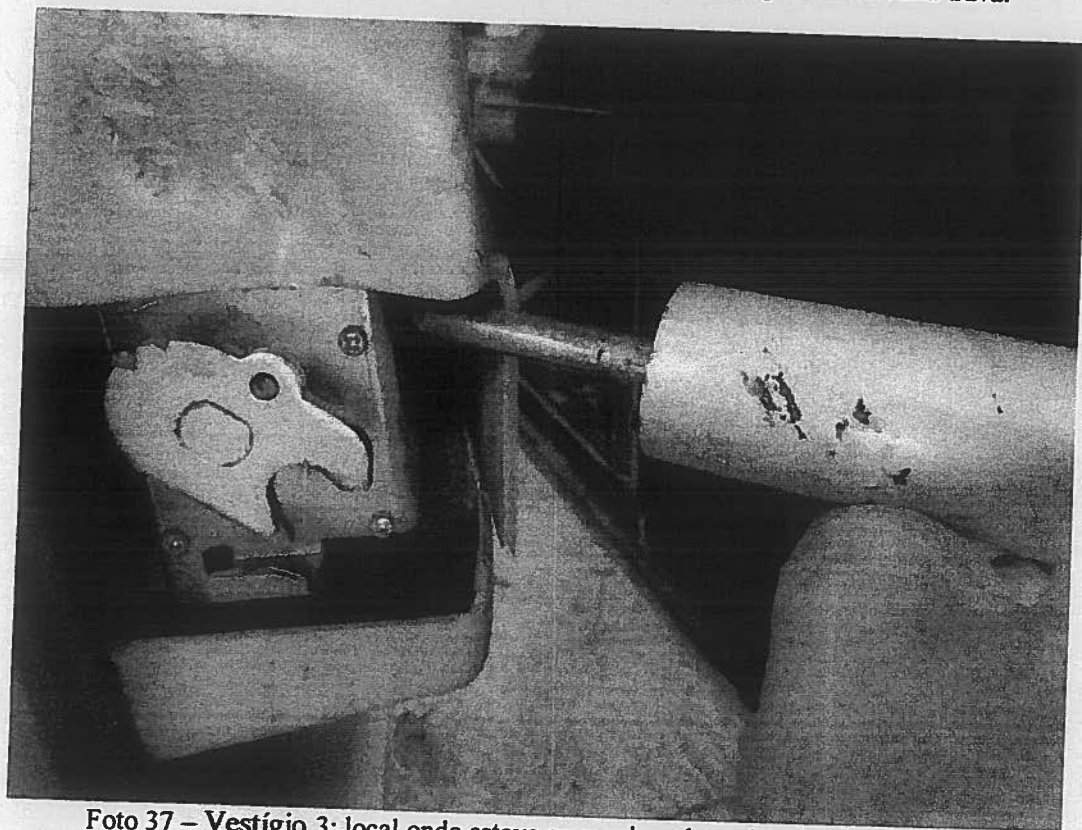


Foto 37 – Vestígio 3: local onde estava se encaixando o pino da terceira trava.

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'S' or a similar character, located at the bottom right of the page.



Foto 38 – Vestígio 3: trava superior com deficiência no travamento.

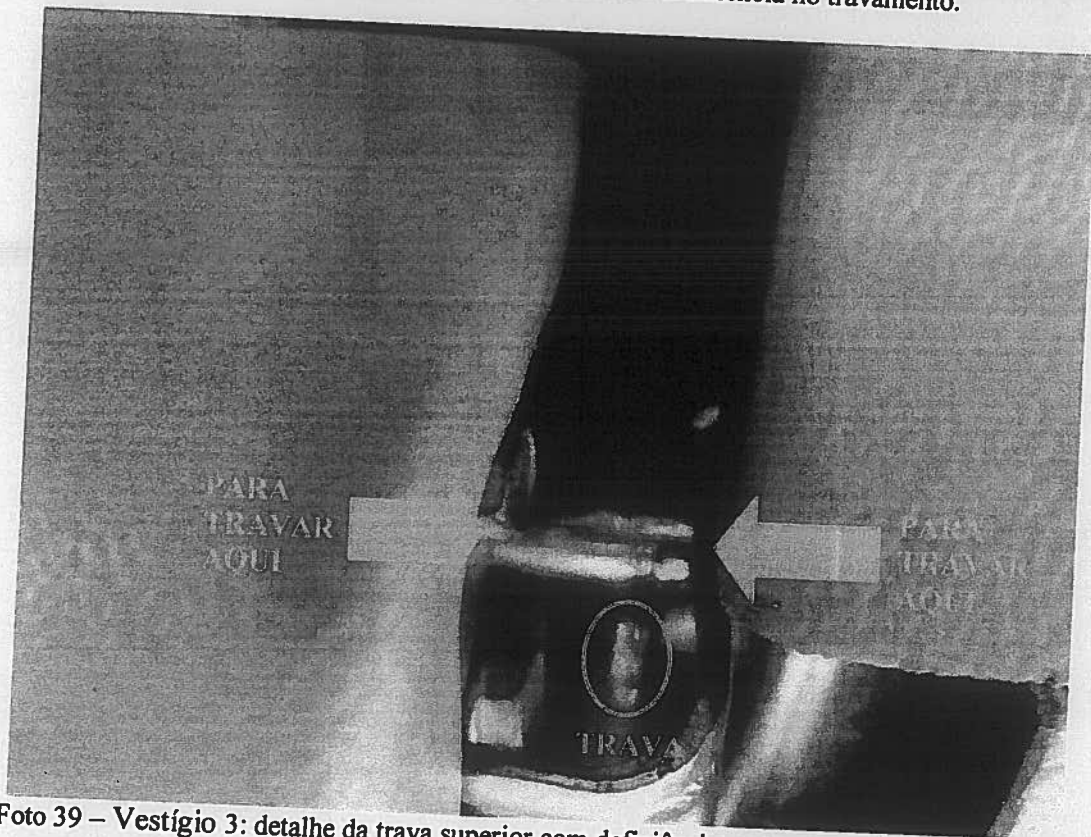


Foto 39 – Vestígio 3: detalhe da trava superior com deficiência no travamento (vista de cima).

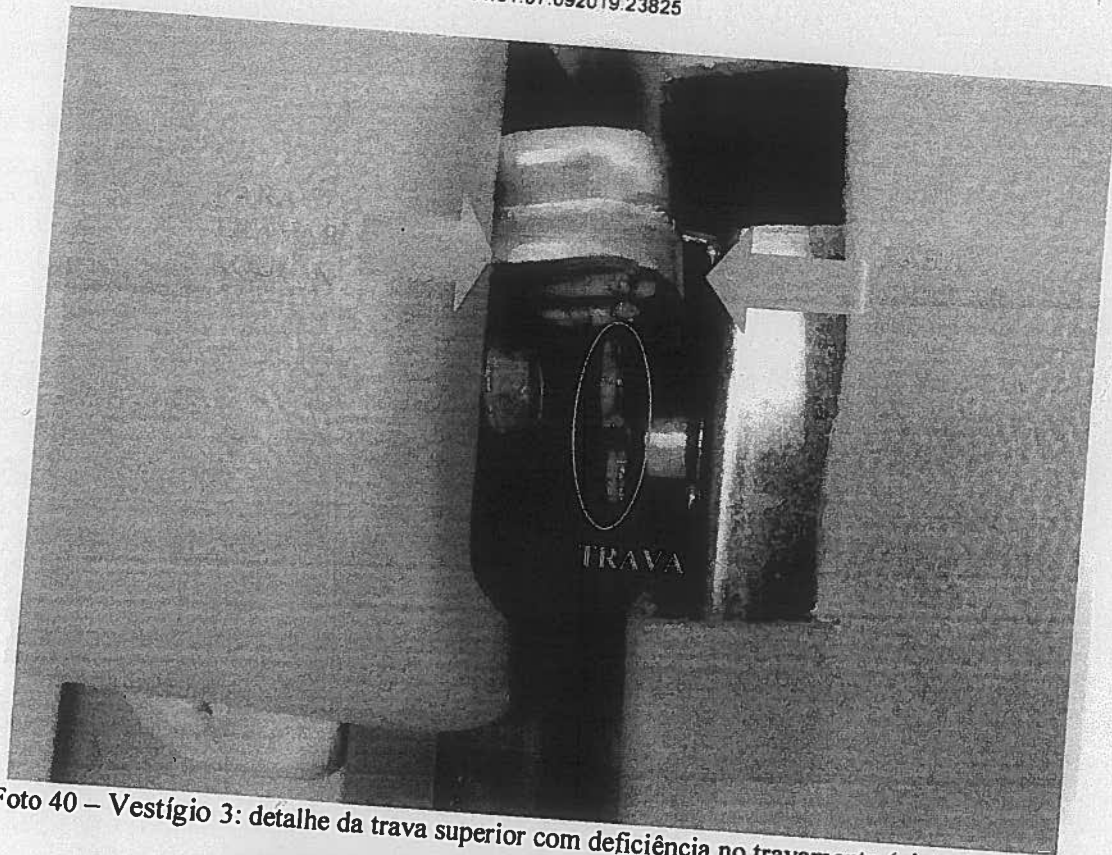


Foto 40 – Vestígio 3: detalhe da trava superior com deficiência no travamento (vista de baixo).

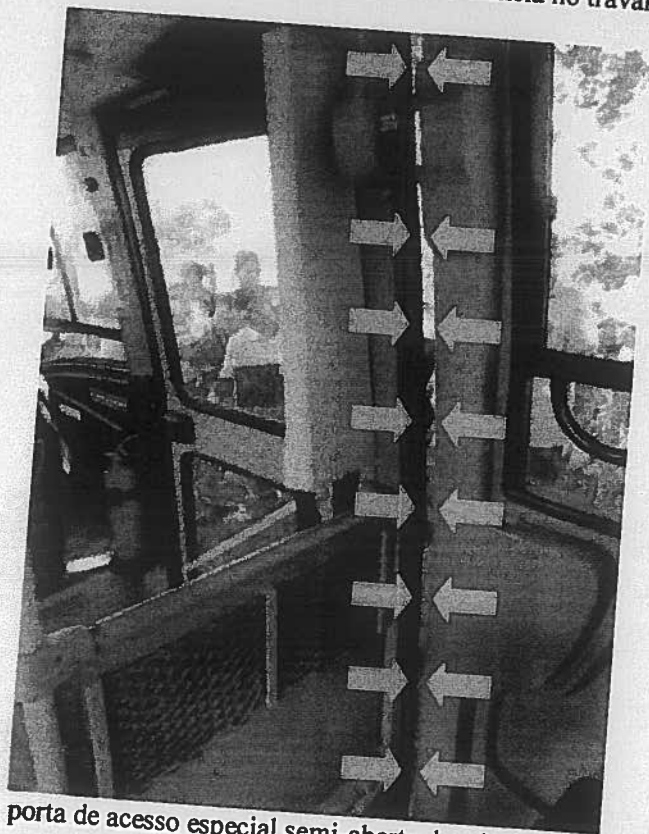


Foto 41 – Vestígio 3: porta de acesso especial semi-aberta depois de imposta pequena contra ela.

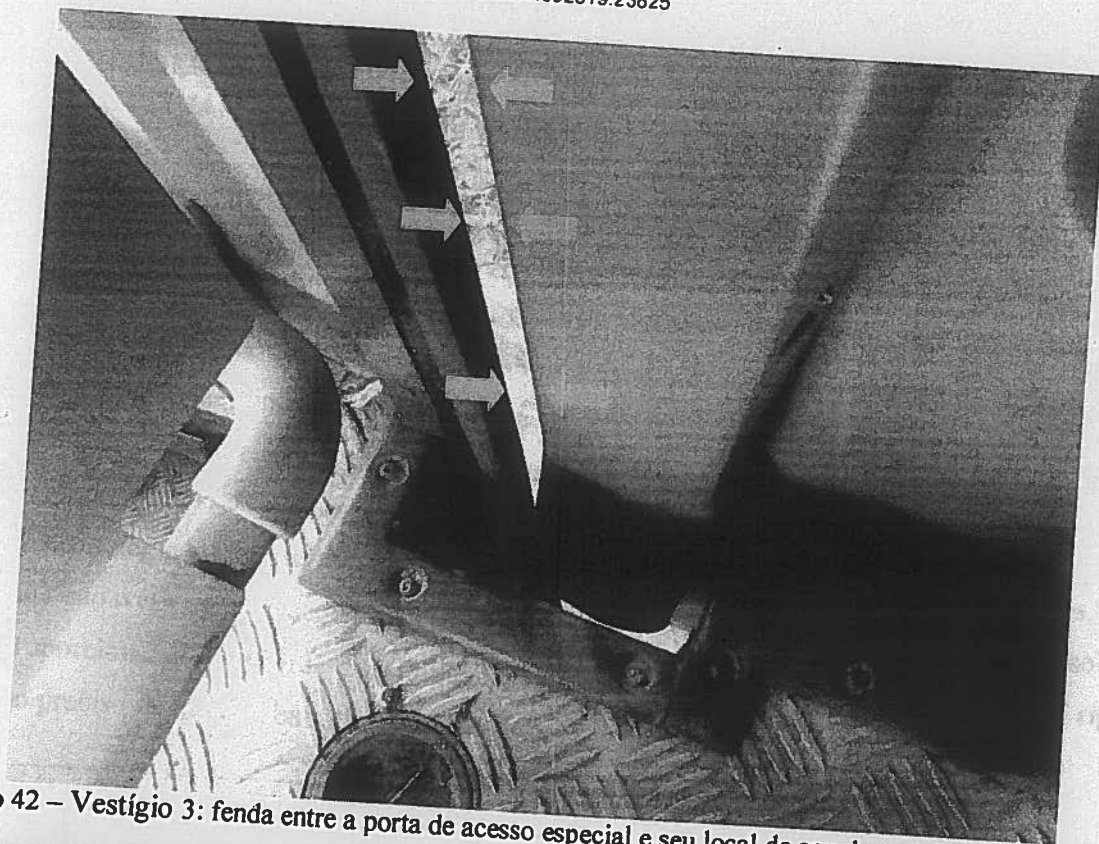


Foto 42 – Vestígio 3: fenda entre a porta de acesso especial e seu local de acoplamento (semi aberta).

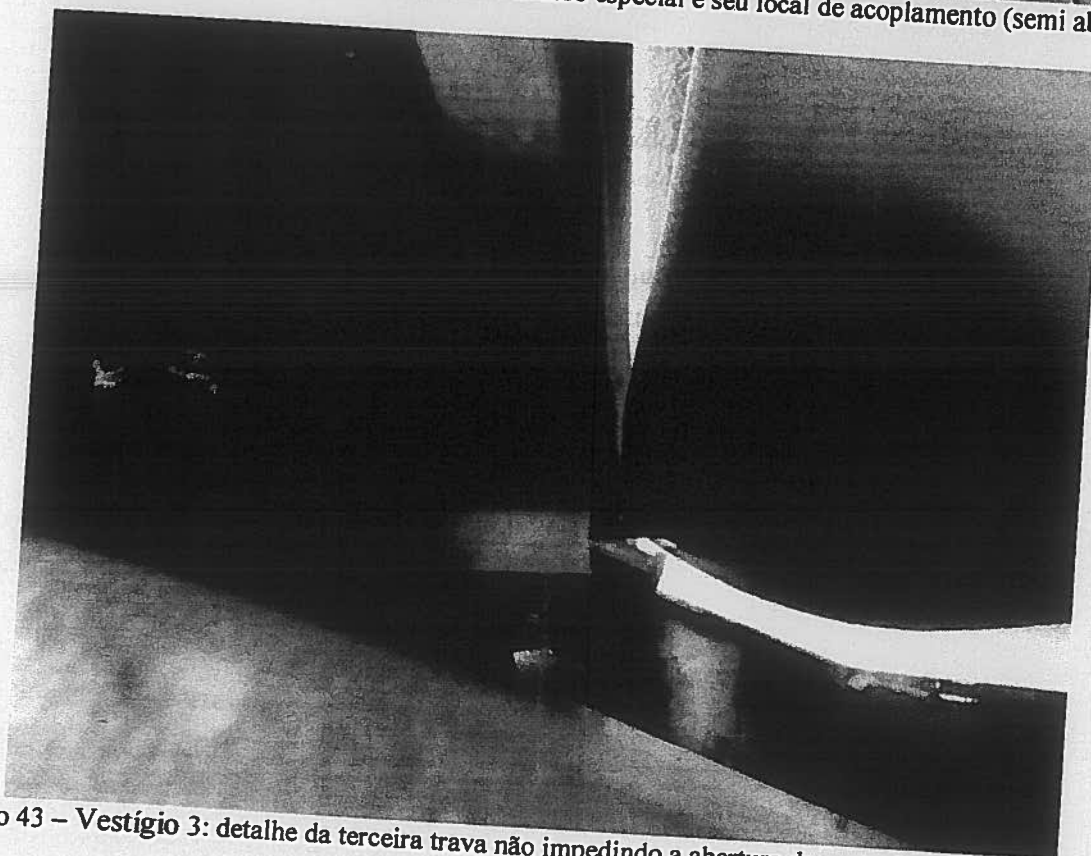


Foto 43 – Vestígio 3: detalhe da terceira trava não impedindo a abertura da porta de acesso especial.

5. CONSIDERAÇÕES PERICIAIS
5.1. RELATIVAS AO TEMPO DE MORTE

Os sinais descritos no capítulo anterior, no que concerne a determinação do tempo de morte e a análise do local da ocorrência, indicam que o óbito ocorreu, possivelmente, entre 2 e 4 horas antes da chegada do perito oficial, uma vez que as manchas de hipóstase, via de regra, tem início de surgimento em cerca de duas a três horas após a consumação do evento morte – no momento da chegada do perito já havia as manchas de hipóstase; e a rigidez cadavérica tem seu início geralmente entre uma e duas horas depois de cessada a vida e chegando a seu máximo (rigidez cadavérica) em torno de oito horas [8] – verificado o início da rigidez no início do exame pericial.

A cronologia da morte é estimada com fulcro no tempo de aparecimento de certos sinais e fenômenos cadavéricos, que dependem de uma gama variável de fatores individuais e mesológicos, assim proporcionando inúmeras possibilidades de combinações que impedem respostas rigorosas quanto ao preciso tempo de óbito. Segue calendário do tempo de morte [8], apresentado na Tabela 01.

Tabela 01 – Calendário do tempo de morte.

Corpo flácido, quente e sem livores de hipóstase.	Menos de 2 horas do óbito.
Rigidez da nuca e mandíbula, esboço de livores e esvaziamento das papilas oculares no fundo do olho.	De 2 a 4 horas do óbito.
Rigidez dos membros superiores, da nuca e da mandíbula, livores relativamente acentuados e anel isquêmico de ½ do diâmetro papilar no fundo de olho.	De 4 a 6 horas do óbito.
Rigidez generalizada, manchas de hipóstase, não surgimento da mancha verde abdominal e desaparecimento das artérias do olho fundo de olho.	Mais de 8 e menos 16 horas do óbito.
Rigidez generalizada, esboço da mancha verde abdominal, e reforço da fragmentação venosa e desaparecimento das artérias do fundo de olho.	Mais de 16 e menos de 24 horas do óbito.
Presença de mancha verde abdominal, início da flacidez muscular, papilas e máculas não localizáveis no fundo de olho.	De 24 a 48 horas do óbito.
Extensão da mancha verde abdominal e fundo de olho reconhecível apenas na periferia.	De 48 a 72 horas do óbito.
Fundo de olho irreconhecível.	De 72 a 96 horas do óbito.
Desaparecimento das partes moles do corpo e presença de insetos.	De 2 a 3 anos do óbito.
Esqueletização completa.	Mais de 3 anos do óbito.

6. DINÂMICA PARCIAL DO ACIDENTE

Com base em todos os vestígios encontrados e suas respectivas análises, além de nas explicações mencionadas até aqui – com base em pesquisas e estudos –, o perito relata, nas linhas que seguem, a dinâmica parcial deste evento de trânsito com vítima fatal.

O motorista do veículo V_1 conduzia-o em velocidade inferior à máxima permitida para a via (60 Km/h), não sendo possível precisar a velocidade por meios técnicos e objetivos. O próprio desnivelamento e pequenos buracos da estrada dificultavam deslocamentos confortáveis com velocidade superior a 40 Km/h.

O último fechamento da porta de acesso especial foi realizado com o travamento deficiente, uma vez que as travas superior e inferior (comandadas pela maçaneta da porta especial) não acoplaram corretamente, além de o pino da terceira trava não estar acoplado ao local adequado, o que reduz significativamente sua eficiência.

A criança de nome Kelwy Ferreira da Silva era transportada de pé, ao lado da porta de acesso especial, sem nenhuma segurança.

Em dado momento, com o balançado no ônibus provocado pelo desnivelamento e buracos na estrada, a criança Kelwy esbarrou na porta de acesso especial, impondo a ela força suficiente para provocar sua abertura. A criança, sem a segurança de nenhum dispositivo de segurança, é projetada para fora do veículo, com seu corpo em sentido ascendente à via, atingindo a estrada em sua margem direita. Essa margem apresentava elevação em relação ao leito transitável da via. Ao atingir à margem direita (elevada), a criança é projetada à esquerda, a qual desliza rolando para debaixo de V_1 .

Na sequência, quando o corpo da criança fica em posição ventral semi-lateralizada à direita, com sua face direita em contato com o pavimento, o pneumático traseiro direito passa por sobre a cabeça da criança, arrastando-a por curto espaço (o que lhe conferiu escoriações) e tornando-a vítima fatal (VESTÍGIO 1) do evento em questão.

Percebendo o ocorrido, e passado o tempo de percepção e reação, o condutor de V_1 inicia o processo de parada do veículo sem deixar marcas de arrastamento por frenagem brusca, mas deixando apenas curtas marcas pneumáticas de passagem sobre a terra (VESTÍGIO 2). Logo em seguida, o veículo V_1 (VESTÍGIO 3) foi imobilizado no local onde fora encontrado pelo Perito Criminal.

7. CONCLUSÃO

Face ao todo expendido, amparado na complexão dos elementos técnicos de valor criminalístico registrado, analisados e sistematicamente apresentados, fixados por fotografias que dão uma visão irretorquível da verificação objetivada e tomando como suporte os Fundamentos dos Princípios da Física [9] – principalmente os do Movimento Retilíneo Uniforme e as Leis de Newton –, conclui o POC MSc. Eng.º Sérgio Louredo Maia Lacerda, que:

No local, objeto do presente laudo, houve uma **FALHA NO SISTEMA DE TRAVAMENTO DA PORTA DE ACESSO ESPECIAL QUANDO DE SEU ÚLTIMO FECHAMENTO, FACILITANDO SUA ABERTURA POR CONTATO QUANDO IMPOSTA PEQUENA FORÇA, QUE RESULTOU NA ABERTURA DESSA PORTA E NA PROJEÇÃO DA VÍTIMA PARA O EXTERIOR DO VEÍCULO, AO QUAL ROLOU PARA DEBAIXO DO VEÍCULO DEVIDO AO DESNÍVEL ENTRE MARGEM E LEITO TRANSITÁVEL E, LOGO EM SEGUIDA, FOI ATROPELADO PELO PNEUMÁTICO TRASEIRO DIREITO DE V₁.**

Nada mais havendo a tratar, foi encerrado o presente laudo, que relatado pelo Perito Signatário, assina e rubrica em todas as suas 41 laudas, ficando cópia de igual teor e forma arquivada neste Núcleo de Criminalística.

João Pessoa, 10 de setembro de 2019.

Sérgio L. M. Lacerda

MSc. Eng.º Sérgio Louredo Maia Lacerda.
Perito Oficial Criminal.
Matrícula 182.457-1.

REFERÊNCIAS

1. Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Versão atualizada: Janeiro/2014.
2. Aragão, Ranvier Feitosa. Acidentes de trânsito: análise da prova pericial – Tratado de perícias criminalísticas. 4ª edição, Campinas/SP: Millennium Editora, 2009.
3. Tochetto, Domingos; Espíndula, Alberi. Criminalística: Procedimentos e Metodologias. 2ª. ed. Porto Alegre: [s.n.], 2009.
4. Dorea, Luiz Eduardo; Quintela, Victor; Stumvoll, Victor Paulo; Tocchetto, Domingos (org). Criminalística. 4ª. ed. Campinas: Millenium Editora, 2010.
5. Dorea, Luiz Eduardo. Local de Crime. 2ª. ed. Campinas: Millennium Editora, 2012.
6. Velho, Jesus Antônio; Costa, Karina Alves; Damasceno, Clayton Tadeu Mota (org. autores). Locais de Crime: Dos Vestígios à Dinâmica Criminosa. 1ª. ed. Campinas: Millennium Editora, 2013.
7. DETRAN-PB - Atendimento on-line. Disponível em: <<http://www.detran.pb.gov.br>>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.
8. França, Genival Veloso de. Medicina Legal/Genival Veloso de França – 9ª. ed. – Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2011.
9. Deus, Jorge Dias e outros. Introdução à Física. Lisboa: Editora Mc-Graw-Hill de Portugal, 1992.