

A NÃO APLICAÇÃO DE PRINCÍPIOS PRÓPRIOS DO DIREITO DO TRÂNSITO VEM CONTRIBUINDO PARA O AUMENTO DE LESIONADOS E MORTOS?

¿LA NO APLICACIÓN DE PRINCÍPIOS PROPIOS DE LA LEY DE TRÁFICO VEN CONTRIBUYENDO AL AUMENTO DE HERIDOS Y MUERTOS?

Luciano Machado Ferreira ¹

Resumo: O intuito deste trabalho é demonstrar a existência de alguns princípios próprios que possui o Direito do Trânsito. Embora seja este direito repleto de institutos que lhe são próprios, o mesmo é pouco difundido. O Direito do Trânsito é um ramo do direito ainda muito pouco usado pelos juristas no Brasil e em parte da América Latina e isto vem gerando um enorme prejuízo a seus cidadãos. O Direito do Trânsito possui regras e princípios próprios, não havendo a necessidade de se apenas consultar o Código de Trânsito Brasileiro e em seguida voltar-se para o Direito Civil e/ou Penal para se resolver a casuística. A aplicação de princípios próprios do Direito do Trânsito pode em muito ajudar a toda sociedade para amenização desta catástrofe que assola o país, qual seja, o grande número de vitimados pelo trânsito.

Palavras-chave: Trânsito; Vitimados; Princípios; Aplicação.

Resumen: El propósito de este trabajo es demostrar la existencia de unos principios propios que tiene el derecho de tránsito. Aunque esta ley sea llena de institutos propios, no es muy difundida. La Ley de Tránsito es una rama del derecho raramente utilizado por los juristas de Brasil y gran parte de América Latina, lo que ha generado una gran pérdida para sus ciudadanos. El tráfico derecho tiene reglas y principios, no habiendo la necesidad de simplemente navegar por el Código de Tránsito Brasileño, y luego girar a la ley civil y / o penal para resolver el caso por caso. La aplicación de los principios básicos de la Ley de Tráfico puede ayudar mucho toda sociedad para el alivio de este desastre que azota al país, a saber, el gran número de víctimas del tráfico.

Palabras clave: Tráfico; Victimizadas; Principios; Aplicación.

¹ Professor do Instituto de Ensino Superior “Presidente Tancredo de Almeida Neves” – IPTAN. Doutorando em Direito e Especialista em Ciências Criminais e em Direito Público pela Universidade Cândido Mendes – UCAM, E-mail: lucianopr@oi.com.br

INTRODUÇÃO

Buscaremos através de estudos principiológicos no ramo do Direito do Trânsito traçar relações que nos conduzam a desvendar se o uso de tais princípios estão ou não relacionados com o alto número de vitimados em nossas vias terrestres.

Sem querer esgotar o assunto, a pretensão deste artigo é mostrar o quanto os legisladores e, principalmente, os operadores do direito contribuem para o aumento de mortes e lesões no trânsito ao não aprofundarem seus estudos num ramo do direito que ao longo dos anos está inerte. Referimos-nos ao Direito do Trânsito, ou Viário ou de Circulação.

O Direito do Trânsito, tal qual os demais ramos do direito, por exemplo, direito penal, direito civil, direito constitucional, direito administrativo e dentre outros, possuem em seu arcabouço princípios que lhe são próprios e tais devem ser usados pelos operadores do direitos nas querelas em que se desenrolarem o Direito do Trânsito.

Estatísticas demonstram que os sinistros em trânsito matam tantas pessoas que em alguns países ocupam o 3º ou 2º lugar no índice de mortalidade, perdendo apenas para as doenças cardiovasculares e o câncer. Tais índices são preocupantes e devem servir de estímulo aos estudiosos do direito para que possam com seus conhecimentos tentar no mínimo baixar estes números tão assustadores.

Dentre os vários propósitos a que se prestam os diversos estudos científicos, talvez seja o de "salvar vidas" um dos mais nobres que devam ser sempre perseguidos por esta comunidade a todo instante em seus trabalhos.

É neste caminho que procurar-se-á desenvolver este trabalho, qual seja, os princípios próprios do Direito do Trânsito possuem alguma relação no elevado número de vitimados nos acidentes de trânsito pelo fato do seu não uso pelos operadores do direito?

Não é uma pergunta fácil de responder, contudo, há caminhos que nos conduzem em fazer afirmações que de alguma maneira possam colaborar com a redução dos números fatídicos que assolam nossa nação.

Vejamos o gráfico abaixo retirado do portal Vias Seguras (http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude/saude_brasil_2009)

Número de óbitos, em 2008, por categoria de usuários.

Mortalidade por Violências

Frequência absoluta (N) e relativa (%) de óbitos e taxa (ou coeficiente) de mortalidade (por 100 mil hab.) por CAUSAS EXTERNAS, segundo tipos de causas. Brasil, 2008

Categoria de análise	Masculino			Feminino			Total ¹		
	N	%	Taxa	N	%	Taxa	N	%	Taxa
Acidentes	47.354	42,6	50,8	12.978	57,8	13,5	60.370	45,2	31,8
Transporte terrestre	29.907	26,9	32,1	6.736	30,0	7,0	36.666	27,4	19,3
Pedestre	6.671	6,0	7,2	2.200	9,8	2,3	8.885	6,6	4,7
Motociclista	7.659	6,9	8,2	907	4,0	0,9	8.567	6,4	4,5
Ocupante de veículo	6.970	6,3	7,5	1.994	8,9	2,1	8.966	6,7	4,7
Quedas	5.417	4,9	5,8	2.947	13,1	3,1	8.365	6,3	4,4
Demais acidentes	1.2030	10,8	12,9	3.295	14,7	3,4	15.339	11,5	8,1
Violências	52.258	47,1	56,1	5.781	25,8	6,0	58.098	43,5	30,6
Autoprovocadas	7.194	6,5	7,7	1.896	8,4	2,0	9.090	6,8	4,8
Agressões	45.064	40,6	48,4	3.885	17,3	4,0	49.008	36,7	25,8
Arma de fogo	32.652	29,4	35,0	1.983	8,8	2,1	34.678	25,9	18,3
Perfurocortante	6.766	6,1	7,3	955	4,3	1,0	7.724	5,8	4,1
Intenção indeterminada	10.731	9,7	11,5	2.979	13,3	3,1	13.745	10,3	7,2
Demais causas externas	722	0,7	0,8	709	3,2	0,7	1.431	1,1	0,8
Total causas externas	111.065	100,0	119,2	22.447	100,0	23,3	133.644	100,0	70,5

De todos os óbitos por Causas Externas, 27% morrem ATT e 26% por agressões por Armas de Fogo

Fonte: SIM – CGIAE/DASIS/SVS/MS

Percebe-se que é mais certa a morte para os jovens de 18 a 25 anos entre as ferragens de um veículo do que por qualquer outra doença, numa sociedade onde há veículos trafegando.

A quantidade de veículos, hodiernamente, trafegando no Brasil só faz aumentar esta estatística. Diante, deste quadro catastrófico, o que devemos fazer para diminuir estes índices?

A mais esta pergunta tem este trabalho o propósito de não oferecer uma resposta direta a esta questão, mas, é mostrar porque ele acontece. E é, neste diapasão que entra um ramo do direito que há muito se encontra adormecido, qual seja, o Direito do Trânsito.

2 – POSSÍVEIS CAUSAS DO AFASTAMENTO DO DIREITO DO TRÂNSITO

Quem se aventura a operar no Direito do Trânsito – o que são poucos ou quase nada – muitas das vezes ou na sua grande maioria, apenas folheia o Código de Trânsito Brasileiro e dirige a casuística para o Direito Penal e/ou Direito Civil.

A maior intimidade dos operadores do direito com o direito penal e o direito civil, acima citados, faz com que estes operadores amoldem seus casos a esta seara. Ou seja, usam o Direito do Trânsito de forma subsidiária e até mesmo residual, o que deveria ser ao contrário.

Esta falta de intimidade com os princípios do Direito do Trânsito faz com que seus operadores amoldem suas querelas em outros ramos do direito, tais como direito penal e civil, e com isto fogem dos princípios que norteiam o Direito do Trânsito.

Este afastamento dos princípios do direito do Trânsito traz uma grande consequência: é a contribuição, de forma indireta, do aumento de vitimados no trânsito.

Para quem queira praticar o Direito do Trânsito necessitará ter um pouco de conhecimento de engenharia, segurança viária, psicologia, medicina e, dentre outros. Talvez devido a esta gama de conhecimentos necessários façam também que os operadores de direito se afastem deste ramo do direito, contudo, tais pequenos requisitos todos têm em suas experiências de vida já que todos nós, no mundo hodierno, utilizamos por demais as vias de circulação em nossos deslocamentos seja para a escola, para o trabalho, para nossos passeios, enfim para os diversos motivos.

3 – A INDIFERENÇA

Em sua magnífica obra "*Derecho del Tránsito - Los Principios*", Carlos Tabasso, narra que em 08 de fevereiro de 1906, houve o primeiro atropelamento com vítima fatal por acidente de trânsito no Uruguai e que tal fato causou à época grande comoção nacional que chegou a inspirar várias canções populares, contudo, hoje

vários cadáveres estão em uma simples nota da imprensa em apenas uma edição, salvo quando se envolve pessoas notórias.

Hoje há um enorme número de pessoas que ceifam suas vidas no trânsito e muitas das vezes nem sequer são lembradas. Parece que se tornou normal as perdas destas vidas em nossas vias de circulação. Aceitamos que tais perdas de vidas e o grande número de lesionados é uma consequência normal de quem faz uso das nossas estradas. Esta indiferença nos revela que acidentes de trânsito constitui um acidente estranho à sociedade, ou seja, é o lugar onde a vida é menos valorizada.

Tal conclusão dar-se-á por ser o maior número de acidentados no trânsito pertencer às camadas sociais economicamente mais carentes, por estarem mais expostas à condição de pedestres, ciclistas ou em veículos obsoletos, ou seja. Aqueles que se encontram numa posição social deficitária, afirma o ilustre mestre Carlos Tabasso.

No Brasil o que se gasta com lesionados em acidentes de trânsito é um valor muito alto. Segundo pesquisa do IPEA o que se gasta com os acidentes de trânsito no Brasil chega à cifra de 22 bilhões de reais por ano, o que corresponde a 1,2% de nosso PIB – Produto Interno Bruto.

Tais números são preocupantes e não podem deixar de ser observados com muita atenção que o tema prescinde. Necessita-se que o Direito do Trânsito se faça presente nesta temática. Os operadores do direito em quaisquer campo de atuação devem, como dever de cidadania, atentar que com suas atuações podem melhorar este cenário tão avassalador.

4 – A NÃO APLICAÇÃO DO DIREITO DO TRÂNSITO

Sem querer fazer críticas ou induzir a empregar formas de aplicação do direito, numa análise bem pontual podemos afirmar que quando os operadores do direito deixam de no caso concreto de empregar os princípios do Direito do Trânsito, estarão operando *contra legem*.

Sabemos que em muitos casos concretos que quando se chegam aos tribunais diversas situações em que se pede uma intervenção do Judiciário, muitas destas servem de subsídios para que o Legislativo.

Qualquer sinistro de trânsito deve ser julgado à luz das normas, princípios e critérios próprios do Direito do Trânsito, que são completamente diferentes do direito civil, penal e outros ramos do direito.

E é neste ponto fulcral que tentaremos através da exposição de alguns princípios, demonstrar a amplitude do Direito do Trânsito. Se os operadores do direito procurarem atuar dentro deste ramo, poder-se-iam contribuir em muito para este cenário tão angustiante.

Sendo a Justiça e seus magistrados guardiães da dignidade da pessoa humana não devem virar as costas para o Direito de Trânsito.

É muito incomum virmos sentenças e/ou acórdãos que façam alusão ao Direito do Trânsito, no muito, estas saem do direito civil ou do direito penal e vão rapidamente ao Código de Trânsito Brasileiro e retornam por onde começaram. Dever-se-ia ser o contrário: começar no Direito do Trânsito e de forma subsidiária e até residual usarmos o direito civil, penal ou outros ramos.

O ramo de Direito do Trânsito é tão importante que deveria, tal qual é no Chile, o oferecimento desta matéria nas faculdades de direito. Se nos há diversos fóruns de justiça no Brasil varas especializadas em direito da criança e adolescente, da mulher, dentre outras, há de se haver também varas especializadas em trânsito, não denegando a importância que aquelas merecem.

Temos policias especializadas em trânsito (Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual e Guardas Municipais), delegacias de polícia civil que cuidam só de trânsito e outros diversos órgãos seja na esfera federal, estadual e municipal que se incumbem do trânsito, não faz sentido o motivo de o Judiciário e seus operadores se quer, salvo exceções, “menosprezarem” os princípios que norteiam do Direito do Trânsito.

Nunca é demais lembrar, e é de bom alvitre sabermos que não devemos confundir Direito de Trânsito com o Direito de Transportes. Este tem a natureza jurídica de direito privado e seu objeto é a relação de cunho econômico entre os particulares no movimento de pessoas ou coisas; já aquele tem natureza jurídica de direito público e seu objeto é a relação técnica dos envolvidos em trânsito.

O direito do Trânsito para alcançar seus objetivos deve-se recorrer a critérios técnico científico (noções básicas de física, matemática, engenharia, etc.) para compreensão de sua natureza.

5- PRINCÍPIOS

Abstermo-nos neste artigo de conceituar princípios jurídicos e de elencar alguns comuns a outros ramos de direito e ao Direito do Trânsito.

Iremos nos fixar de forma rápida, clara e concisa ao estudo de alguns princípios próprios deste ramo do direito que, com certeza, contribuirá de alguma forma para o propósito deste trabalho. Conscientes, porém, que tal assunto não se esgota apenas nos princípios aqui que iremos estudar já que há outros e estes são também de grande valia, contudo, para as suas apresentações necessitar-se-ia de um espaço maior.

5.1 - PRINCÍPIO DA SEGURANÇA VIÁRIA

Caso não houvesse no trânsito dispositivos técnicos e jurídicos para organizá-lo, com certeza, teríamos em “conflito” entre seus usuários. Se é que isto já não acontece, *i.e.*, brigas entre motociclistas e condutores de automóveis. Basta pesquisarmos na internet que veremos inúmeros vídeos deste cenário “bélico”.

Se não houvesse regras no trânsito todos os seus usuários poderiam de forma livre e arbitrária fazer uso dele como bem quisesse, uns poderiam trafegar pela direita, outros pela esquerda, todos pelo centro, os pedestres em quaisquer lugar e etc.. Ao final iria prevalecer a vontade do mais forte e daí o caos seria generalizado.

ATHENAS

vol. 2, ano. III, ago.-dez. 2014 / ISSN 2316-1833 / www.fdcl.com.br/revista

No trânsito não pode haver liberdade absoluta. O mesmo não pode ter uma liberdade natural, tal no mercado (oferta e procura). O trânsito oferece riscos e quem nele estar sabe que é uma atividade arriscada. Todos sabemos que participar do trânsito é aceitar em certo grau o mínimo de risco que poderemos correr. E este risco deve ser aceito, percebido e respeitado por todos.

A questão de espaço e tempo no trânsito é intimamente ligada à segurança viária. É de forma dialética que se resolve tal problemática. A sociedade se desenvolve de forma dinâmica e a organização deste binômio, espaço e tempo, é de grande responsabilidade do Direito do Trânsito que deve equilibrar sempre a tensão entre ambos polos.

A conjugação de liberdade do cidadão e o risco que o trânsito apresenta são fatores de suma importância que deve ser equacionado para a segurança viária. Neste diapasão devem os legisladores e operadores do direito se debruçarem para a conceituação de preceitos jurídicos precisos. Quando se incrementa segurança viária temos em troca uma diminuição da liberdade individual pelas restrições a que se visam a diminuir os riscos.

Diante deste cenário caótico de nosso trânsito que tais construções devem ter como ponto de partida. Não se devem buscar soluções para problemas não apresentáveis ou fora de nossa realidade. As restrições à circulação devem ter como meta principal a diminuição dos riscos, conforme sabemos, ser inerente do Direito do Trânsito.

Devido a avanços tecnológicos e a dinamicidade do trânsito, percebe-se a grande quantidade de resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito. De olho nestas verificações devem os operadores do direito estarem permanentemente atualizados, bem como, também os condutores, razão pela qual deveriam estes passarem por uma qualificação sistemática desta evolução. Tais regras visam, pelo menos, é o que se espera, a diminuição dos riscos da circulação.

A liberdade de trânsito é um direito fundamental da pessoa, mas tem que se respeitar a segurança viária de todos.

Podemos enfatizar de forma categórica que este princípio de segurança viária é um postulado superior, um vetor principal do Direito do Trânsito. Possui aspectos subjetivos, qual seja, cada usuário deve-se comportar de forma a estabelecer a todo instante a segurança viária; possui aspectos objetivos, qual seja, de cunho material, há de se construir meios para sempre garantir a segurança por meio da engenharia, medicina, etc.

Devemos ficar atentos que para se incrementar este princípio não se torna necessária apenas a colocação discriminada de sinais de trânsito que visam dar maior segurança e nem tão pouco a edição de resoluções que tentam organizar a circulação, pelo contrário, deve-se usar destes artifícios não como um fim em si mesmo, mas seus usos devem ser de forma complementar à uma construção de vias que por si só já forneçam aos seus usuários um mínimo de segurança possível.

A par disto podemos citar que em alguns trechos de nossas estradas por este Brasil, existam tantas placas limitadoras de velocidade que se chega ao absurdo que em média a cada 800 metros tem uma placa regulamentadora de velocidade. Assim se uma pessoa fizer uma viagem cujo percurso tenha uma distância de 100 quilômetros, o condutor será obrigado a presta atenção em pelo menos 125 placas, ou seja, terá que ficar atento para regular sua velocidade várias vezes. Assim, se por descuido ou desatenção a uma destas placas ele não a observa poderá ocorrer um sinistro. É pedir muito das condições humanas de um condutor automobilístico.

Em resumo, regras de segurança viária tem como propósito a diminuição do risco. Daí, qualquer transgressão ou omissão a este princípio produzirá um perigo abstrato objetivo. Devem os operadores do direito - repetindo – se embrearem no Direito do Trânsito para evitar que tais coisas aconteçam.

Vê-se, então, que este ramo do direito oferece ferramentas próprias e eficazes para a casuística do trânsito. E este princípio de segurança viária possui outros desdobramentos, e a eles devem os operadores do direito ficar sempre atentos e utilizá-los sempre e continuamente de forma que possa não somente aferir se os condutores respeitaram as regras de trânsito, mas também se pelo princípio da

segurança viária pôde o Estado em suas manifestações contribuir para que tal segurança fosse alcançada.

5.2 – PRINCÍPIO DA CONFIANÇA

Pode-se dizer que é um dos princípios há algum tempo mais badalado na Europa, mas que infelizmente no Brasil ainda é pouco conhecido.

No trânsito onde há organização de acordo com sua normatização se espera que todos se comportem segundo estas disposições. O trânsito deve ser estruturado em seu aspecto físico, normatizado em consonância com as características de organização e conduta e, ainda, sinalizados de forma ostensiva para o conhecimento de todos os seus protagonistas afim de que cada um cumpra seu papel para a diminuição de riscos. Através deste principio empregamos a boa-fé nas relações. É um estado psicológico coletivo, onde todos creem na realidade, por exemplo, cremos que os semelhantes que nos cercam não irá nos matar.

Não podemos crer que no trânsito todos sejam verdadeiros assassinos, pelo contrário, todos são respeitadores das normas de condução viária. Temos que crer que os pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores confiem no papel de desempenho cada um no trânsito. Esta confiança deve ser recíproca, do contrário, pode-se ter um colapso, pois o sentimento generalizado de desconfiança nos levaria a caminhos de erros e bloqueios infinitos. Torna-se, deveras, impossível para todos nós ao usarmos as vias públicas partindo do pressuposto básico que ninguém irá cumprir as regras de circulação. Tal fato seria uma tortura mental e por não dizer uma loucura coletiva.

Os usuários do trânsito têm o direito de que o outro tenha um comportamento ajustado nas normas viárias. É uma expectativa que se espera de todos. Jamais, poderá haver trânsito sem este ambiente psicológico de confiabilidade. Todo o usuário das vias de circulação, pelo princípio da confiança, têm o direito de esperar de um comportamento adequado às normas de circulação e os demais usuários devem esperar o mesmo dele.

Pode-se dizer que o princípio da confiança possui uma base extremamente frágil já que qualquer ação anormal, ainda que proveniente de uma pessoa apenas pode desencadear em um conflito imediato e este pode gerar riscos a um número indefinido de usuários.

Toda e qualquer infração às normas de circulação é uma quebra da confiança e isto é uma "traição" prévia que todos sabemos, contudo, o pior efeito desta transgressão se dá quanto à sua imprevisibilidade de se saber quais os riscos que dela advirão. Porém, o que é previsível é que tais resultados danosos devem ser imputados ao seu "traidor".

Este princípio possui alguns limites: o cumprimento das próprias obrigações, obrigação de prevenir o risco e o princípio da defesa. Deve o magistrado empregar tal princípio não se esquecendo das limitações acima, caso contrário, poder-se-ia ter um salvo-conduto justificador para qualquer transgressão no trânsito. A confiança deve ser sempre mútua (responsabilidade de todos). E, no caso concreto, todos os operadores do direito devem ficar atentos àquele (s) que descumpriu este princípio já que foi ele que com sua conduta transgrediu um "acordo prévio" estabelecido no nosso ordenamento jurídico das regras de circulação.

CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho, nem de perto foi o de querer esgotar o assunto, dada a sua magnitude. Foi apenas demonstrar que os operadores do direito devem sair de suas omissões no que tange a não aplicação dos princípios do Direito do Trânsito, pois, ao fazerem isto estão contribuindo para, cada vez mais, com o aumento de vitimados no trânsito. E, isto, foi feito apenas no estudo de dois grandes princípios: da segurança viária e da confiança.

Assim como aconteceu com o consumidor, a criança e o adolescente, as mulheres e idosos que ao longo dos tempos reclamaram uma atenção devida e justa - tanto o é que foram presenteados com leis específicas, delegacias e até varas de justiça próprias – o direito de trânsito merece tal atenção. Há vários princípios que norteiam

a aplicação do Direito do Trânsito e negá-los é deixar à sorte uma enorme quantidade de vítimas lesionadas em acidentes de trânsito sem o devido amparo legal. Devemos atentar para a compreensão destes princípios.

E esta atenção é no sentido de todos estes operadores aplicarem os institutos próprios deste ramo do direito, já que o mesmo possui código próprio e princípios que lhe são inerentes, conforme apresentados. E esta aplicação, com toda certeza, trará subsídios para as políticas públicas que tenham como grande missão a redução dos vitimados em nossas vias de circulação.

Quando todos os operadores do direito em suas casuísticas estão a empregar institutos que não são próprios do Direito do Trânsito estão prestando um grande desserviço à Nação, já que os mesmos se mostram ineficazes para o caos que atravessamos em nossas ruas, avenidas, estradas e rodovias.

Os demais ramos do direito devem ser usados de forma residual e não subsidiária ao Direito do Trânsito, contudo, é o que não acontece hoje em dia. Aquelas pessoas que tiveram, como já citado, seus direitos individualizados em leis e institutos próprios lograram um senso de justiça mais elevado. Tal qual, devemos nos ater às casuísticas de trânsito aos ditames do Direito de Trânsito. Fazendo isto, com certeza, iremos ajudar em muito o convívio menos arriscado e perigoso que hoje assolam todos nós ao utilizarmos as diversas vias de circulação que usamos no dia-a-dia para nos locomovermos.

Assim, devem todos os operadores do direito aplicar sempre os princípios inerentes ao Direito do Trânsito com fins de diminuir o grande número de lesionados e mortos no nosso trânsito.

REFERÊNCIAS

ALCHOURRON, CARLOS E. y BULYGIN, EUGENIO. *Introducción a la Metodología de las Ciencias Jurídicas y Sociales*, Ed. Astrea, Buenos Aires.1993.

ARAUJO, JULYVER MODESTO DE. *Expressões interessantes da legislação de trânsito*. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2606, 20 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/17235>>. Acesso em: 27 mar. 2012.

BREBBIA, ROBERTO. *Problemática Jurídica de los Automotores*. Ed. Astrea, Buenos Aires. 1982.

CREUS,CARLOS. *Derecho Penal*. 5. ed. Buenos Aires: Editorial Astrea,2004.

DARAY, HERNA. *Accidentes de Transito*. Ed. Astrea, Buenos Aires, 1991.

DONIZETTI, ELPIDIO. *Curso Prático de Direito Processual Civil*. 11. ed. Rio de janeiro: Editora Lumen Juris, 2009.

ELBERT, CARLOS ALBERTO. *Novo Manual Básico de Criminologia*. Tradução: Ney Fayet Júnior.Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2009. .

GONÇALVES,VICTOR E. RIOS. *Direito Penal: parte geral*.14. ed. São Paulo: Saraiva,2007.

KAISER, GUNTHER. *Delincuencia de Trafico y su Prevención General*. E. Espasa-Calpe. Madrid, 1979.

KELSEN, HANS. *Teoria Pura del Derecho*. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo, 1989.

MIRABETE, JULIO FABRINI. *Processo Penal*, 16. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2004. .

MORAES, ALEXANDRE DE. *Direito Constitucional*. 19. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

NUCCI, GUILHERME DE SOUZA. *Código Penal Comentado*. 7. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

ROSSI, JORGE OSCAR. *Accidentes de Transito: paso a paso*. Buenos Aires: Ediciones D&D, 2010.

TABASSO, CARLOS. *Derecho Del Tránsito: los principios*. Buenos Aires: Editorial B de F, 1997.

TÁVORA, NESTOR; ROQUE, FABIO. *Código de Processo Penal para Concursos*. 2ed.Salvador: Editora JusPodivm, 2011.