

## DELITOS NA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS \*

*Antônio Carlos Paiva Hornung*

Promotor Público de Campo Bom

“Pois não vês que morremos todo dia  
Debaixo do chicote que não cansa?  
Enquanto do assassino a fronte calma  
Não revela um remorso de sua alma? ”  
(Castro Alves)

### I – CONSIDERAÇÕES GERAIS

#### 1. Complexidade do mundo moderno.

O crescimento do mundo nos dias atuais, pela sua velocidade vertiginosa e processo desordenado, está deixando marcas profundas na civilização. A ânsia do desenvolvimento, alinha-se com rápidas transformações técnicas e sociais, trazendo como conseqüências sérias repercussões humanas.

O ser humano sofre com isso. A sua reação se manifesta por essa luta e pelas transformações da sociedade tecnológica moderna, que cria conflitos psíquicos, doenças mentais, frustrações, angústias, etc.

Os engenhos, que atribuem ao mundo moderno uma feição particular e chegam a significar a própria expressão do progresso, em alguns casos, ao lado da utilidade, ameaçam a segurança do homem, que os criou.

A sociedade de consumo tem desses paradoxos — aquilo que se cria para o conforto, segurança, desenvolvimento e aperfeiçoamento do homem, pode, às vezes, pôr em perigo não só tudo quanto é objetivo do empenho como os próprios bens principais do ser humano. A vida e a integridade física do homem acabam correndo o risco e sacrificadas em holocausto à máquina, não por esta em si, mas em virtude de seu mau uso pelo próprio criador (ACCIOLY FILHO).

Dentro deste contexto estão os veículos automotores, máquinas aperfeiçoadas que, pela sua beleza e utilidade, proporcionam ao homem conforto e estética capaz de colocá-lo em destaque no meio social. O seu mau uso é que os tornam instrumentos de temor.

\* Trabalho apresentado no Curso de Especialização promovido pelo Departamento de Ciências Penais da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em 1978.

## 2. Alterações psicológicas do homem ao volante.

O crescimento populacional, o desdobramento da superfície humana e, com mais razão ainda, a dispersão do espaço urbanizado numa estrutura descontínua plurinuclear, esquadram a vida urbana. Os diferentes termos: serviços, ocasiões de comunicações e de relações sociais, obrigações profissionais estão separados, uns dos outros, por distâncias expressas cada vez mais por tempos e custos de acessos, com dupla significação de uma despesa fisiológica e de uma despesa com gastos de transportes.

A intensa atividade que essas transformações sociais exigem do homem, fazendo com que se acumulem no seu interior preocupações, problemas, solúveis e insolúveis, deixam-no angustiado, pressionado por realidades muitas vezes contraditórias no seu íntimo. Ninguém pode negar que o indivíduo no seu íntimo, gostaria de ser uma pura e total espontaneidade, fazendo aquilo que seus impulsos lhe sugerissem. Ora, isso é impossível na vida social.

Assim, com esta carga emocional, o homem senta ao volante do automóvel, que passa a ser uma armadura, tornando-o forte e poderoso, pouco lhe importando a fragilidade dos que o rodeiam para extravasar, muitas vezes, a sua agressividade interior.

A máquina, quando só guiada pelo homem, provoca um fenômeno de desequilíbrio pela ilusão que nele cria a respeito do poder de sua energia.

A possibilidade de ser superada a sua própria capacidade motora, produz no homem uma exaltação, um estado de euforia, uma espécie de embriaguez de velocidade durante a qual se enfraquecem os freios inibitórios e, por isso, afloram atitudes agressivas, a ponto de surgir rivalidade numa simples ultrapassagem de veículo.

Ao invés do superpoder, conferido ao homem pela máquina, provocar uma sublimação espiritual, faz ressurgir uma personalidade ancestral, propensa à violência. No volante, assim modificado pela sensação de poder que a máquina lhe transmite, o homem se modifica e revela uma personalidade com inclinação para a violência e para a linguagem grosseira e ofensiva. (ALTAVILLA, *in* "O Delinqüente e a Lei Penal", v.3.<sup>o</sup>, p.252).

## 3. Acidentes de trânsito.

A expressão "acidente de trânsito" é ainda usada para definir os ilícitos envolvendo veículos automotores, sem no entanto representar a força da sua expressão, pois de acidente nada mais têm. Os tratadistas já preferem defini-los como "delitos do automóvel", "delitos de trânsito", "crimes na circulação de veículos", etc.

A presença do automóvel no dia-a-dia da comunidade, fez dele instrumento capaz de criar maiores riscos, não só para seus próprios usuários, como também para a população em geral. Tem ele sido motivo de preocupação para todos, não só o seu uso regular, como principalmente o abuso praticado pelos seus condutores.

Estão aí os alarmantes números de desastres noticiados, cifras que a cada ano aumentam, debitadas na sua grande parte à incapacidade dos que dele se utilizam de entenderem na "arma" que se constitui a ceifar vidas, mutilar pessoas e destruir bens.

Tem-se atribuído quinze por cento dos acidentes de trânsitos a falhas técnicas, mecânicas ou outras, e oitenta e cinco por cento à falhas humanas. Sendo que naqueles estão incluídos os decorrentes da má conservação dos veículos, que, em última análise, decorrem do comportamento negligente dos seus condutores.

Enquanto que como causas imediatas da maioria dos acidentes estão as infrações às regras de circulação. Preponderam a velocidade e a embriaguez como principais desvios da conduta humana, causadoras dos desastres diurnos.

## II – O DIREITO PENAL

### 1. A culpabilidade.

1.1 Conceção psicológica da culpabilidade. Tem suas raízes no Direito Romano e é a tradicional teoria pela qual se tem estudado a culpabilidade. Esta concepção viu na culpabilidade, nesse elemento que introduz o agente na estrutura do crime, isto é, o momento psicológico pelo qual o agente se faz realmente autor do fato punível. Para esta concepção, a culpabilidade é uma situação interior, fase subjetiva do crime – vontade consciente dirigida no sentido do ato criminoso, ou simples falta ao dever de diligências, de que provém um resultado previsível de dano ou de perigo. Assim, neste sentido tradicional, culpabilidade é o vínculo psíquico que prende o agente ao seu ato e o faz por ele penalmente responsável. Neste vínculo psíquico se esgota todo o conteúdo da culpabilidade, que se pode manifestar sob duas formas: o dolo e a culpa. Na realidade, segundo esta concepção, a culpabilidade compreende apenas o dolo e a culpa. Não é mais do que um conceito genérico abrangendo os dois conceitos específicos.

Mas, como ensinam os doutrinadores, o vínculo psíquico só merece consideração do Direito quando o sujeito seja capaz de culpabilidade, isto é, seja portador de condições tais que se lhe possa imputar algo. Ou seja, para o agente ser capaz de culpabilidade é preciso que seja imputável. O que equivale dizer que possua “capacidade de entender o caráter criminoso do fato e determinar-se de acordo com esse entendimento”. A imputabilidade funciona como o precedente necessário da culpabilidade. A posição do agente perante a lei penal se define, então, nos três momentos: imputabilidade, culpabilidade e responsabilidade penal. Imputabilidade, que é a capacidade de entender e de querer; culpabilidade, que é aquele vínculo psíquico suficiente para prender o agente, imputável, ao fato, como o seu autor; e responsabilidade, que é o dever jurídico que incumbe ao imputável, culpado de determinado fato punível, de responder por ele perante a ordem de direito.

1.2 Conceção normativa da culpabilidade. A culpabilidade não pode ser puramente vínculo psíquico que identifique ou prenda o agente ao seu ato, mas resulta de um conjunto de condições, entre as quais aquele vínculo psicológico, que justifica a reprovação. A culpabilidade não é apenas psicológico, mas também não é apenas normativo. Na realidade há uma situação de fato, situação do próprio agente, em si mesma reprovável, que provoca o juízo de reprovação e que só através desse juízo penetra, como elemento do crime, com o sentido de culpabilidade, no domínio do Direito Penal.

Portanto, pode se dizer que culpabilidade é a reprovabilidade que pesa sobre o autor de um fato punível, praticado em condições de imputabilidade, dolosa ou culposamente, tendo ou podendo ter o agente consciência de que viola um dever e em circunstâncias que não excluem a exigência de que se abstenha dessa violação. O que ressalta, sobretudo na estrutura do conceito, é a vontade consciente contrária ao dever, isto é, a rebeldia dessa vontade em relação ao valor protegido pelo Estado, tendo ou podendo ter o agente a consciência de que transgride o dever.

No dolo tem-se a forma mais comum e mais grave do elemento subjetivo da culpabi-

lidade. Neste caso, o agente sabe o que quer e decide realizá-lo, consciente de que o seu querer é ilícito. No dolo eventual, o agente não quer propriamente o resultado, mas o admite e aceita o risco de produzi-lo. Ele prevê o resultado apenas como provável ou possível, mas, apesar de prevê-lo, age, aceitando o risco de produzi-lo.

1.3 A culpa. Dentro das formas do elemento psicológico-normativo de culpabilidade, é a mais atenuada forma delitiva. Neste caso, a previsão e a vontade não informam o processo delituoso. O resultado de dano ou de perigo, que configura o crime, não é querido nem previsto ou, se previsto, o agente não anui a que ele ocorra. Esse grau atenuado do momento psíquico nos fatos culposos faz com que a sua punibilidade só seja admitida por exceção, só ocorra em relação àqueles crimes para os quais a lei prevê a punibilidade a esse título.

Ao homem incumbe, na comunidade social em que vive, o dever de praticar os atos da vida com as cautelas necessárias, para que do seu atuar não resulte dano a bens jurídicos alheios. Dever geral, que se torna mais imperioso quando o bem jurídico tutelado o é pela lei penal. O atual, sem as cautelas e prevenções devidas segundo as circunstâncias, viola esse dever e põe o agente no caminho do fato culposo. Assim, se põe em movimento o processo da culpa, que, entretanto, só se completa e se configura em crime com o resultado punível. O agente não quis esse resultado, nem sequer o previu (culpa inconsciente), mas podia e devia prevê-lo, e essa falta de previsão do previsível forma o nexo psíquico que prende o agente ao resultado. Mas, sendo o resultado previsível, o agente tenha previsto, no entanto crê que o mesmo não ocorra e age (culpa consciente).

A lei penal brasileira não distingue os delitos praticados na direção de veículo automotor. Nem a mais recente reforma penal se preocupou com esses tipos penais, que se constituem numa trágica realidade para os dias atuais. Aliás, dita reforma, feita em silenciosos escritórios de São Paulo, deixou a maioria dos juristas brasileiros perplexos, pelo inusitado do seu texto, pela preocupação de temas que, ao invés de se alinharem ao lado de outros mais importantes — como o da circulação de veículos — foram deixados de lado.

Assim, limita-se a lei penal a trazer dois parágrafos para abranger toda a gama dos delitos na circulação de veículos. No art. 121, tem-se o parágrafo terceiro, definidor do homicídio culposo, e para as lesões corporais, o parágrafo sexto do art. 129, se a lesão for culposa.

Com isto, basta que na prática delituosa tenha-se presente veículo automotor para levá-lo a uma daquelas formas, não interessando se culpa consciente, dolo eventual, ou, até mesmo, dolo direto — tudo cai na forma culposa mais branda.

Sobre a matéria, o Prof. Paulo Lúcio Nogueira, em obra recente, se manifestou no sentido de que o problema da culpa nos delitos de trânsito tem merecido a devida atenção dos estudiosos, embora não tenha encontrado a devida ressonância por parte do legislador. Tem verificado que o assunto vem sendo abordado pelos juristas, com certa frequência e insistência, desde que o automóvel passou a constituir um perigo para a incolumidade pública, criando uma série de riscos. E nem poderia ser de outra maneira encarado o problema tão sério. É mister, porém, que o legislador por sua vez, tome as providências necessárias e preconizadas pelos estudiosos.

Prossegue o autor que a regra nos acidentes de trânsito é a ocorrência da culpa. Mas, não pode deixar de reconhecer que, em muitos casos, há o dolo eventual. Aliás, mestres de renome, como o Professor FREDERICO MARQUES, reconhece que: “Em muitos acidentes chega a registrar-se o ‘dolo eventual’, que só não se atribui ao autor do evento

lesivo, em face da dificuldade da prova. É por funcionar o *'indubio pro reo'* que em muitos delitos dolosos de trânsito, a acusação se apóia apenas na responsabilidade penal a título de culpa”.

Ainda citando o mestre FREDERICO MARQUES, que reconhece que a culpa com previsão (consciente) aparece em grande número de desastres, citando o caso do motorista que imprime velocidade inadequada a seu carro, em local de movimento, prevendo a possibilidade de provocar algum atropelamento ou colisão, embora espere que isto não aconteça. Também refere ao motorista que sai com seu caminhão sem freios ou em más condições vindo a causar um acidente em virtude dessas deficiências do veículo. Nesse caso, haveria culpa com previsão, para o consagrado mestre, que também reclama sanções mais severas para os crimes de culpa consciente, com a criação de tipos qualificados.

Da mesma forma ensina NELSON HUNGRIA, ao referir que se a culpa consciente nem sempre denota maior periculosidade, em se tratando de crime automobilístico a regra geral é a de que, quando resultante de culpa com previsão, o delito é sintoma de alta periculosidade, tanto mais que, em tais infrações, difícil será distingui-la do dolo eventual.

Também o Professor ANTÔNIO JOSÉ FABRÍCIO LEIRIA, na sua obra *Delitos de Trânsito*, ed. 1.976, coloca o problema com a propriedade que lhe é peculiar, quando preleciona que os fatos revelam e a experiência da vida demonstra que, nas infrações do trânsito, na maioria das vezes, o elemento subjetivo do crime está constituído pela culpa consciente, ou pelo dolo eventual, não sendo de todo desprezível hipóteses de dolo direto. Esta constatação envolve, como imediata consequência prática, uma questão de competência: a do Tribunal do Júri, no caso de homicídio.

Distinguindo culpa consciente e dolo eventual, prossegue o Prof. LEIRIA, dizendo que em verdade, nas infrações de trânsito, pelas circunstâncias modalizadoras ou elementos acidentais do crime, há que se distinguir, de caso a caso, a culpa consciente do dolo eventual, posto que sutil e tênue seja esta diferenciação. Para tanto, ilustrativo é o exemplo de FRANK, referente ao incêndio de um galpão de feno. Contempla o penalista germânico dois casos aparentemente idênticos, mas que se destacam plenamente em função das circunstâncias objetivas e subjetivas que envolvem cada espécie. Assim, configura ele, por dois ângulos, a hipótese do incêndio no estabelecimento, tendo em vista os aspectos circunstanciais que cercam o fato.

Num primeiro enfoque, considera-se o proprietário do depósito de feno, que, consciente da possibilidade de causar incêndio, joga aceso o cigarro no chão. Numa segunda hipótese, examina-se o mesmo procedimento, vinculando-se o ato de lançar o cigarro ao empregado despedido e irritado com o proprietário do depósito.

No primeiro caso, as circunstâncias, especialmente as de natureza subjetiva, evidenciam a presença de uma culpa consciente, eis que o dono do galpão de feno jamais haveria de querer o seu próprio prejuízo, numa atitude de autodestruição patrimonial. O proprietário agiu consciente do perigo de sua ação, porém confiante de que o resultado danoso não aconteceria.

Diverso é o posicionamento psíquico do empregado que, despedido e desgostoso com seu patrão, pratica o mesmo gesto. Aqui as circunstâncias objetivas e subjetivas, particularmente estas, revelam um pensar diverso na consciência do agente com referência ao fato. O sujeito age, diz a si mesmo: “seja como for, dê no que der, em qualquer caso não deixo de agir”. Nesta posição psicológica, caracteriza-se o dolo eventual do autor da ação.

E prossegue o mestre gaúcho dizendo, que esta diferenciação que o penalista germânico alicerça em dados da realidade ética, deslocada para a esfera dos delitos de trânsito, aclara os limites que separam a culpa consciente do dolo eventual. Desta forma, o elemento subjetivo do crime resultará delineado por força de uma minudente investigação de caso a caso, em torno dos motivos e circunstâncias que cercarem o fato. Pois, quando os fatos se apresentem externamente assemelhados ou idênticos, a distinção se vai estabelecer pelo lado interno, ou seja, pela culpabilidade.

## 2. O dolo eventual nos delitos de circulação.

O homicídio e a lesão corporal, no campo dos delitos de circulação, são cometidos, via de regra, na forma culposa, é verdade. Mas a isso não se pode fechar os olhos para tê-los sempre nesta forma.

Sendo culposa, segue o rito do processo sumário das contravenções, aspecto que será abordado mais adiante, não importando a natureza da lesão, bem como não há outra tipificação para a natureza da lesão como para a culpa consciente ou inconsciente.

Mas como já foi dito, não só pode ser culposo, mas reiteradamente encontra-se a forma dolosa nesses delitos. Tanto o dolo direto se pode verificar na conduta do motorista que, usando seu veículo como arma, o lança contra o desafeto, como também o eventual, que se coloca entre a culpa consciente e o dolo genérico, pois, o sujeito ativo prevê o resultado e, embora não seja esta a razão da sua conduta, aceita-o.

Para se ter uma idéia de quantos delitos na modalidade dolosa ocorrem diariamente e que são tidos por culposos, tomando foros de impunidade, quer pelo caminho seguido pelas autoridades policiais, judiciárias, pelo Ministério Público e pela negativa absoluta dos tribunais, principalmente o Alçada do Rio Grande do Sul, de reconhecer a existência do dolo nos delitos de circulação, basta apresentar alguns desses delitos rotulados como culposos, mas que ao crivo de um exame bem apurado, revela evidente dolo eventual.

Assim são os agentes que atropelam suas vítimas sobre o passeio ou no acostamento imbuídos do espírito de “assustar”; na contra-mão; aqueles que matam ou lesionam quando em disputa de corrida por pura emulação; o atropelamento diante de estabelecimentos escolares em flagrante excesso de velocidade ou embriaguez. Aliás, motorista que pratica delito ao volante em estado de embriaguez, não consegue manter a definição jurídica do resultado dentro dos parâmetros apenas da culpa. Não é diferente o excesso de velocidade, como também o pré-conhecimento da falta de freios.

## 3. A configuração do tipo nos delitos de circulação.

Como já foi dito, o Código Penal não contempla tipos específicos para a capitulação dos delitos na circulação de veículos automotores. Daí a afirmação de que essas regras constituem normas penais em branco.

No caso da forma culposa, a tipicidade nos crimes de circulação ocorre quando a ação vioa o cuidado, a atenção ou a diligência requeridas pelo cuidado objetivo, com a provocação do resultado.

Assim, o Código, no art. 15, inc. II, não definiu a culpa, mas referiu as suas modalidades. A primeira delas é a negligência. É expressão, conforme diz MAGALHÃES NORONHA, ampla. Na doutrina e nas leis, freqüentemente, é usada como equivalente à culpa em sentido estrito, dando-lhe, então, todo o substrato e abrangendo, pois, a impru-

dência e a imperícia.

No sentido do Código, ela é inação, inércia e passividade. Decorre de inatividade material (corpórea) ou subjetiva (psíquica). Reduz-se a um comportamento negativo. Negligente é quem, podendo e devendo agir de determinado modo, por indolência ou preguiça mental, não age ou se comporta de modo diverso.

A imprudência tem forma ativa. Trata-se de um agir sem a cautela necessária. É forma militante e positiva da culpa, consciente no atuar do agente com precipitação, insensatez ou inconsideração, já por não atentar para a lição dos fatos ordinários, já por não atender às circunstâncias especiais do caso, já por perseverar no que a razão indica. Na negligência, como ensina RICCIO, não se usam os poderes de atividade; na imprudência faltam os poderes inibitórios. Agem com imprudência o motorista que não respeita sinal luminoso de parada, por exemplo.

Podem coexistir ambas, a negligência e a imprudência, como no caso do motorista que efetua manobra em local proibido, ao mesmo tempo em que o veículo é deficiente no equipamento dos freios.

A imperícia, terceira modalidade consagrada pelo Código, diz respeito diretamente com a habilitação. Não se fala aqui em habilitação documento para dirigir, mas, de agente hábil para tal mister. Portanto, é arte ou profissão. Consiste primordialmente na incapacidade, na falta de conhecimento ou habilitação para o exercício de um mister, no caso, conduzir veículo automotor. Pode provir ou da falta de prática ou da ausência de conhecimentos técnicos de profissão, ofício ou arte, pois todos eles têm princípios e normas que devem ser conhecidas pelos que a eles se dedicam.

Integrando uma dessas modalidades a conduta humana, juntamente com uma norma violada, tem-se o tipo penal a ser punido.

A circulação de veículos, sendo atividade perigosa e envolvendo necessariamente certos riscos, permanece sempre nos limites do direito, se o risco é moderado e o perigo não excede o que é normal no tráfego.

Na análise do comportamento que permaneça nos limites do risco moderado, a doutrina e, sobretudo, a jurisprudência, de certos países, desenvolveu o chamado princípio da confiança, segundo o qual o usuário do caminho tem o direito a contar com que os demais usuários se comportem de maneira correta, a menos que circunstâncias especiais evidenciem o contrário.

Para determinar qual seja o cuidado objetivo que exige a circulação de veículos, é importante ter presente as regras gerais que a lei do trânsito estabelece. Tais regras são, no caso, a "lex artis", e sua violação, não sendo decisiva para firmar a culpa, fixa, no entanto, a tipicidade da ação culposa, se surge o resultado morte ou lesão corporal, conforme o caso. Pode excluir-se o crime, não obstante a ação típica, se a ação for justificada pela legítima defesa, o estado de necessidade, etc. (art. 19) (HELENO FRAGOSO).

No Brasil, o Código Nacional de Trânsito fixa as regras destinadas a regular a circulação de veículos e que constituem o resultado de vasta previsão de possíveis perigos, repousando sobre a experiência e a reflexão (art. 13): a circulação far-se-á sempre pelo lado direito da via; a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda; para entrar numa esquina à esquerda, o veículo deve primeiramente atingir a zona central do cruzamento, salvo quando uma ou ambas as vias tiverem sentido único de trânsito; no cruzamento em lugar não sinalizado, tem preferência o veículo que vier da direita; os veículos em movimento devem ocupar a faixa mais à direita da pista, quando

não houver faixa especial a eles destinada; quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito no mesmo sentido, ficam as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade; os veículos que transportam passageiros terão prioridade de trânsito sobre os de carga, respeitadas as demais regras de circulação.

Assim, a infração a essas regras, contidas no Código Nacional de Trânsito, numa daquelas modalidades da culpa, e que acarrete o resultado danoso da destruição de uma vida ou ofensa à integridade corporal ou à saúde, caracteriza-se o crime.

### III – O PROCESSO PENAL

“As autoridades policiais se queixam da tormentosa insegurança em que se viram lançadas, com a adoção do inquérito inquisitório-acusatório, cuja elaboração judicialiforme impõe maior soma de responsabilidade àqueles que o presidem. O Ministério Público foi despojado da sua prerrogativa de “dominus litis”, com a nova forma procedimental, ficando o “jus actionis” reservado, praticamente, ao Delegado de Polícia e ao Juiz Criminal. Os advogados se queixam da insuficiência de garantia para a defesa. Os juízes sentem as conseqüências de todas essas inconveniências e mais, arcam com outras tantas que são peculiares à atuação jurisdicional”. (MANOEL PEDRO PIMENTEL)

#### 1. Algumas considerações sobre o procedimento.

Hoje, no Brasil, o rito processual para apuração da responsabilidade dos autores de delitos, quando na direção de veículos automotores, é o do art. 531 e seguintes do Código de Processo Penal. Isto é, o mesmo das contravenções penais para as quais foi instituído o rito sumário, sem maiores e longas indagações, face a sua pouca expressividade quer nas conseqüências da própria infração, quer pela inexistência de periculosidade dos seus agentes. As Contravenções Penais, com o seu rito processual e a reprovabilidade tênue da sua prática, funcionam como elemento preventivo do crime.

É coerente dispensar aos delitos de circulação o mesmo tratamento dispensado às Contravenções Penais? Principalmente tendo-se em vista que os primeiros se constituem atualmente em verdadeiro flagelo? E que dizer da flagrante impunidade que esta forma processual vem gerando?

Levado ao rito sumário das Contravenções pela Lei n.º 4.611, de 2 de abril de 1.965, tem-se hoje a seguinte realidade: instaura-se um procedimento policial mediante uma portaria, via de regra impressa, com os claros relativos ao nome a alguns detalhes do fato para preenchimento posterior; a autoridade policial coleta a prova técnica, quando possível, e ouve as testemunhas. Na primeira, a prova estática, na segunda, a prova dinâmica. Aquela que vai revelar como ocorreu o delito.

E com isto remete à Justiça. O autor já foi qualificado e recebeu o apelido de réu.

Recebidos aqueles papéis em juízo dá-se vista ao órgão do Ministério Público, O juiz designa audiência de interrogatório e, com a defesa prévia, se arroladas testemunhas, designa nova data para ouvi-las. Ferem-se os debates e o feito estará pronto para sentença.

Percebe-se, desde logo, sem muito esforço, que aquele que vai julgar, e que tem como opções apenas a prisão ou a liberdade para aplicar ao agente, presidiu atos como



interrogatório do próprio autor e testemunhas abonatórias, enquanto que a prova do fato lhe foi subtraída.

Também não se pode deixar de reconhecer o perigo que a prova colhida na fase policial enseja. Seja pelas deficiências materiais, seja pelas pessoais, ou, ainda, outras razões bastante conhecidas, para suportar, se for o caso, um juízo condenatório.

Apenas para exemplificar o que vem ocorrendo, principalmente no interior do Estado, mais ainda em rodovias, quando os envolvidos estão em viagem de longo curso, a autoridade policial limita-se a tomar os depoimentos dos acompanhantes dos mesmos, pois, sem condições de proceder a uma investigação mais criteriosa. E assim mesmo porque todos comparecem à repartição.

Assim, não é de se estranhar a afirmação feita por um dos ilustres conferencistas, o Dr. RUY ROSADO DE AGUIAR JÚNIOR, de longa experiência no Egrégio Tribunal de Alçada do Rio Grande do Sul, quando disse que, hoje em dia, um dos elementos mais substanciais para evidenciar a culpabilidade do agente é o seu próprio interrogatório.

E isto porque é o único relato do fato feito na presença do juiz, no qual o Magistrado pergunta aqueles aspectos que vão influir no julgamento e que não tem oportunidade de fazer às testemunhas.

Como se pode pretender faça a autoridade policial perguntas sobre detalhes de importância vital para o julgamento, se não é ela quem julga? E como poderia o julgador basear o seu juízo no convencimento tirado pela autoridade policial?

## 2. A Lei n.º 4.611, de 2 de abril de 1.965.

Desde o advento desta Lei somam-se severas críticas por parte dos juristas e de tantos quantos labutam no caminho que vai desde o fato até a sentença definitiva. Não serve ela para os fins a que se destina. Isto está mais do que visto. De nada ela adiantou. Pelo contrário, como já foi dito, é instrumento da impunidade e até mesmo da inércia da máquina estatal para combater os delitos na circulação de veículos. O que não se entende é por qual razão há treze anos ela vige.

Todos sabem que é preciso agilizar a legislação para enfrentar os problemas que a rápida ascensão do automóvel criou no Brasil. Andávamos de carreta há quinze anos e hoje se anda em sofisticados e velozes automóveis, mas não como se pretendeu com a Lei referida.

Preferível que fosse simplesmente revogada, devolvendo-se a iniciativa na forma comum dos processos sumários previstos para os crimes apenados com detenção.

O inquérito policial sempre foi o alicerce para a denúncia e conseqüente ação penal e, apesar de, também, não satisfazer plenamente as necessidades, constitui, ainda, a melhor forma de buscar a verdade e de basear a denúncia.

A forma híbrida do procedimento atual tem sido objeto constante de nulidades, como também tem reinado permanente confusão nos tribunais e juízos criminais. Veja-se alguns julgados colecionados pelo Prof. PAULO LÚCIO NOGUEIRA:

“Se a ação penal tem início por portaria, na forma prevista na Lei 4.611, em seu artigo 1.º, deve aquela peça obedecer a todos os requisitos exigidos para a denúncia, sob pena de nulidade do processo por inépcia da mesma”. (RT.368/228).

Persistissem julgados como esse e por certo a maioria dos processos iniciados por portaria policial estariam nulos. Principalmente diante da costumeira prática de formulá-

rios, onde só se preenchem os dados próprios de cada caso, ficando impressos parte da imputação, da capitulação e outros dados que se instituíram como padrão em todas as ocorrências.

Aliás, é um absurdo esta forma de imputação, com parte da peça acusatória impressa. Tradicionalmente, ali constam as três modalidades do agir culposo do agente, valendo, alternativamente, uma delas, sem que seja precisa a modalidade da culpa.

Por estas razões, ao invés de ceder o procedimento esdrúxulo, cedeu o julgador, e julgamentos como o acima citado foram dando lugar a outros como:

“Exigir-se para a portaria instauradora do processo de acidentes de trânsito as características próprias da denúncia seria impossibilitar o procedimento criminal”. (RT. 388/297).

“Não é de ser decretada a nulidade “*ab initio*” do processo instaurado de conformidade com o artigo 1.º da Lei 4.611, se a deficiência da portaria nenhum prejuízo acarretou à defesa, que se desenvolveu com amplitude e consciência da imputação feita ao réu”. (RT. 388/278).

Veja-se a argumentação dada pelo Prof. PAULO LÚCIO NOGUEIRA sobre esta inclinação da jurisprudência, o que bem revela a situação a que se chegou. Diz ele que esses julgados demonstram a nova orientação da jurisprudência, no sentido de não ser causa de nulidade do processo a falta de descrição da modalidade de culpa, apesar de ter a portaria contravençional as mesmas características que a denúncia. A jurisprudência viu-se obrigada a esta guinada na sua orientação, justamente pelos inúmeros casos de nulidade, o que estava prejudicando seriamente a apuração dos delitos culposos.

Enquanto a maioria dos penalistas limita-se com as nulidades de forma da portaria instauradora do procedimento, o Prof. PLÍNIO DE OLIVEIRA CORREA, em seu trabalho “O Procedimento Penal *Ex Officio* no Direito Brasileiro”, publicado em separata da Revista Ciência Penal e em Conferência proferida na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, a vulnera nas suas raízes quando preleciona, referindo-se a portaria policial, que dentre todas as exigências legais que devem ser observadas para que a portaria exista e valha, juridicamente, destaca-se a “exposição do fato criminoso, com todas as suas circunstâncias”. Tal requisito, particularmente, é impossível ser atendido sem a prévia existência de uma instrução preliminar, ou de uma investigação sumária, nos moldes do inquérito policial. Basta atentar-se para o seguinte: ocorre um acidente de trânsito; momentos após, a ocorrência é cientificada ao delegado que, por sua vez, deve expedir portaria instauradora do respectivo processo crime; só depois desta, então, tem início a reconstituição do fato, com as suas circunstâncias: qualificação do acusado, determinação de perícias, inquirição de testemunhas, levantamento do local, fotografias, etc; como se observa. tais providências são tomadas depois de expedida a portaria; até a sua expedição, o delegado nada sabe de concreto, de objetivo, sobre o fato criminoso e suas circunstâncias. Assim sendo, prossegue o Prof. PLÍNIO, não tem ele condições de, na portaria, atender à peremptória exigência legal, fazendo “a exposição do fato criminoso, com todas as suas circunstâncias”. E sem isso, a peça inicial é considerada inepta, pois trata-se de “exigência elementar do direito de defesa. Ninguém pode se defender com eficiência se a denúncia não indica em que consiste a ação delituosa ou a participação no delito”.

Constata o mesmo autor que como estes elementos — o fato e as circunstâncias — só são suficientemente conhecidos ou ressuscitados depois de instaurado o processo, pela portaria, o delegado, na prática, vem se socorrendo de um expediente ilegal, o qual

representa um ato de “legítima defesa funcional”, e que consiste em proceder, primeiramente, a todos aqueles atos processuais da fase policial e, só ao final, mas antes de efetuar a remessa dos autos à Justiça, expede a portaria, colocando-a, irregularmente, como peça iniciadora do feito.

Ressalta que, nesse particular a realidade apresenta duas situações: a) se o delegado determinar a realização de todos os atos instrutórios na fase policial antes de remetê-los à Justiça, com a baixa da portaria (que deveria ser a peça inicial), está-se diante de irregularidade processual que, se comprovada, conduz à nulidade do processo nos termos do art. 564, inciso III, letra “a”, do Código de Processo Penal; b) se o delegado expedir portaria de acordo com o que determina a Lei (precedendo a todo e qualquer ato processual), está impulsionando um processo que, fatalmente, terá decretada a sua nulidade “*ab initio*”, por inépcia da inicial, uma vez que, nesta oportunidade, ainda não tem condições de narrar, satisfatoriamente, o fato e suas circunstâncias. Como na hipótese anterior, aqui também equivale à “falta da peça acusatória, que configura nulidade insanável – art. 564, III “a” combinado com o art. 572”.

Conclui o Professor gaúcho quanto à portaria policial que nos casos de ser ela inepta, quando os autos chegam à Justiça os juízes têm pretendido “salvar” o processo, expedindo portaria judicial, substitutiva, complementar, aditiva, à portaria policial. Tentando evitar a nulidade do processo por causa da inépcia da portaria policial, os juízes, baixando portaria judicial, têm dado causa a outra nulidade processual: transformando-se em juízes e acusadores ao mesmo tempo, e no mesmo processo.

Também a portaria judicial está vulnerada na sua origem, sob três aspectos, segundo o mesmo penalista.

Anticientífica. Inúmeras são as teorias que procuram explicar a natureza jurídica do processo. Seja qual for a corrente adotada, não se concebe a existência de processo jurisdicional, especialmente criminal, sem a presença indispensável de três sujeitos distintos e independentes, porém ligados entre si por um vínculo jurídico que lhes assegure direitos, atribua ônus e imponha obrigações ou deveres processuais. Estes sujeitos são denominados autor, réu e juiz, de cuja adaptação para o processo penal resultou, respectivamente, em acusador, acusado e juiz.

Invocando lição do Mestre NEY MESSIAS, sustenta o autor a impossibilidade de ocorrer o acúmulo dessas funções. Mas, inexplicavelmente, diz, acusa e julga, ao mesmo tempo. Exerce duas funções antagônicas. Acumula duas atividades inconciliáveis. Desempenha duas tarefas incompatíveis, inconcordáveis.

Originária de “parte” ilegítima. O direito de petição, no direito brasileiro, é um princípio assegurado pela Constituição, no Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais” (art. 153, § 30). Do gênero – direito constitucional de petição – decorre a espécie o direito de ação. Aquele representa a forma mais ampla e democrática dos indivíduos em geral, reivindicarem providências do Estado-Administração; este último é o modo pelo qual determinadas pessoas batem à porta do Estado-Jurisdição em busca de definição e aplicação do Direito, diante de um conflito de interesses entre partes.

Ora, parte são, no processo penal, o acusador e o réu. Portanto, o juiz, ao firmar a portaria, que é a peça acusatória, instauradora desse processo anômalo, confunde-se com uma das partes. . . e depois julga.

Inconstitucional. A Constituição Federal, no Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais”, assegura aos acusados dois princípios fundamentais, relativos à estrutura

jurídica do processo penal (art. 153, §§ 15 e 16): “A lei assegurará aos acusados ampla defesa”; “A instrução criminal será contraditória”.

Quando a Constituição garante que a lei assegurará aos acusados ampla defesa, salta logo aos olhos que o aplicador da lei é o juiz. Logo, a incoerência de ao mesmo tempo acusar e assegurar ampla defesa, evidencia o conflito com a norma constitucional.

Da mesma sorte se entende instrução criminal contraditória com tese e antítese e, como conclusão, uma síntese, que é a sentença final. Evidente a violação da norma constitucional, pois o autor de uma daquelas será o mesmo desta. Envolve-se no conflito para depois solucioná-lo.

### 3. Outros aspectos processuais.

Em primeiro lugar há que se analisar, mesmo que ligeiramente, a natureza jurídica da forma processual e conteúdo que formam o instrumento de apuração dos delitos que passaram a ter início com o “auto de prisão em flagrante e portaria policial ou judicial”.

Já se falou na incoerência do Julgador se confundir com uma das partes, ao firmar a portaria judicial. Logo, está claro que a situação é ele formulando uma pretensão a ele mesmo. Isto, por si só, abstraindo-se da longa análise das condições da ação, evidencia que, ao contrário do que muitas vezes se vê, não se trata do que alguns chamam de ação penal “*ex-officio*”.

Ora, a ação é um direito subjetivo público, autônomo, através do qual se pleiteia a tutela da prestação jurisdicional. Daí por que, a maioria dos juristas prefere defini-lo como “Procedimento Penal *Ex-Officio*” ou, ainda, quanto à sua dinâmica, de “Impulso Processual *Ex-Officio*”, ou “Procedimento Judicialiforme”, simplesmente, tratando-se de uma forma híbrida de jurisdição sem ação.

Com isto, soluciona-se uma questão de reiterada controvérsia. A que diz respeito com a instauração da instância. Embora erroneamente, violentando a sensibilidade jurídica de autoridades no assunto, sendo até mesmo inconstitucional neste aspecto, ela se instaura fora do juízo. Pois, diz a lei, o processo inicia com o auto de prisão em flagrante ou com a portaria, policial ou judicial.

Este é, ainda, o melhor entendimento. Não podendo subsistir aquele que diz serem os atos praticados pela autoridade policial meramente administrativos e com a subida dos autos a juízo, terão eles, se for o caso, pedido de arquivamento, já que não instaurada a jurisdição. Esta, para os que assim pensam, só se instauraria com o despacho do juiz dando vista ao órgão do Ministério Público.

Não convalesce este pensamento. Presente necessariamente o defensor naquela fase policial, para remendar o princípio constitucional do contraditório, perante autoridade incompetente para acusar e presidir atos exclusivos da competência jurisdicional, não se repetem a coleta das provas aí produzidas, em juízo. Assim, por ser processo, não pode voltar.

Afora outras, de imediato, três questões principais surgem.

A primeira delas, de ordem constitucional. Se a função jurisdicional implica não só na atividade de julgar, mas, também, na de presidir os atos que levam ao julgamento, é ela da competência do Poder Judiciário. O princípio da indelegabilidade de poderes está, pois, violado, quando o delegado de polícia, membro do Poder Executivo e este representa na investigação criminal, presidindo o processo, pratica atos da exclusiva competência do Judiciário.

É o que está expresso no parágrafo único do art. 6.<sup>o</sup>, da Constituição Federal: “Salvo as exceções previstas nesta Constituição, é vedado a qualquer dos Poderes delegar atribuições; quem for investido na função de um deles não poderá exercer a de outro”.

A segunda é a da possibilidade de os autos virem a ser baixados à polícia para novas diligências a requerimento do promotor. Isto vem ocorrendo em várias Comarcas.

No procedimento policial comum, o inquérito é remetido a juízo, com vista ao promotor, este denuncia, pede arquivamento, ou novas diligências com baixa do mesmo à autoridade policial. Mas, depois de oferecida a denúncia, recebida esta pelo juiz, não há mais como tirá-lo da órbita do juízo competente. Formou-se a relação processual, vinculando-se as pessoas. Evidentemente que a polícia, como órgão auxiliar da Justiça, pode e deve a qualquer tempo prestar informações, efetuar diligências por requisição do juízo, mesmo no curso da ação que se desenvolve, mas jamais poderá receber os autos de um processo.

No caso do “processo iniciado pelo auto de prisão em flagrante ou pela portaria, policial ou judicial”, embora a jurisdição se estabeleça anormalmente fora do juízo, é neste que ela se vai consolidar. Quando o juiz toma conhecimento dos autos, despacha-os, não se constatando nulidades, quer argüidas pelo promotor, quer de ofício, estabelece-se a jurídica relação processual. Não pode, portanto, ser baixado em diligência. Pode ocorrer, excepcionalmente, que o crime seja outro, então, transformados aqueles papéis em “*notícia criminis*”, seja requisitado inquérito policial. Ou, ainda, esta “*notícia criminis*” tenha elementos suficientes para oferecimento de denúncia, poderá ser ela proposta.

E a terceira diz respeito com o pedido de arquivamento. Respeitado o posicionamento dos que pedem e dos que deferem, pura e simplesmente o arquivamento dos autos, na forma do art. 28, do Código de Processo Penal, esta prática não é correta.

Ressalvado aquele aspecto da natureza jurídica, trata-se, nos termos da lei, de processo, cuja ação, como foi dito, consolida-se com o conhecimento judicial do feito.

E se for o caso de pedido de arquivamento é porque não há justa causa para que o réu responda ao processo. E processar alguém sem justa causa é evidente coação. Nestes casos, o remédio, sem dúvida, é o do art. 647, do Código de Processo Penal: “*HABEAS CORPUS*”.

Entende-se que o Promotor Público não tem legitimidade para impetrar ordem de “*habeas corpus*” nas ações por ele propostas. Mas, no caso, não foi ele que a propôs. Portanto, ao receber os autos com vista, cabe ao órgão do Ministério Público impetrar a ordem, se entender que não há justa causa para prosseguir na ação. É bem verdade que o réu já tem, a estas alturas, defensor constituído ou nomeado, que poderá ter a iniciativa de trancar o processo por esta via.

Ainda sobre o arquivamento, há outra consideração a se analisar. Nula a portaria policial, passa o juiz a ter a iniciativa de refazer os atos processuais, já que, sendo nula a portaria, nulo são os atos que dela decorreram. Bem, neste caso, o juiz baixa a portaria e passa a proceder na forma dos arts. 531 e seguintes do Código de Processo Penal.

Mas, e se ele entende não ser o caso de propositura da ação, ou, como quer a lei, instauração de processo e sim de arquivamento?

Para concluir estes aspectos processuais, invoca-se, ainda, lição do Professor PLÍNIO DE OLIVEIRA CORREA, na Conferência já referida, quando diz que enquanto tiver vigência a Lei n.<sup>o</sup> 4.611, os problemas jurídico-processuais por ela criados, não têm solução.

#### IV – CONTRAVENÇÕES PENAIS

As três figuras típicas de Contravenções Penais que, via de regra, estão presentes nos delitos de circulação de veículos são as do art. 32: dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública; do art. 34: dirigir veículo na via pública, pondo em perigo a segurança alheia; e a do art. 62: apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia.

As Contravenções Penais se tivessem atingido os seus fins, constituiriam o mais eficiente meio de prevenção ao crime. No caso dos crimes praticados quando na circulação de veículos, na sua maioria, decorrem da falta de habilitação, caracterizando a imperícia, em princípio e a prática da direção, pondo em perigo a segurança alheia ou a embriaguez, são as causas dos delitos, que caracterizam a imprudência. As mais presentes nos acidentes de trânsito.

O ideal seria a intensa atividade da autoridade no processamento e punição dos autores dessas Contravenções, o que, por certo, iria trazer como consequência a significativa redução dos acidentes de trânsito.

#### V – CONCLUSÕES

Invocando a lição do Professor ANTÔNIO JOSÉ FABRÍCIO LEIRIA, insigne mestre da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, para definir, sinteticamente, as quatro modalidades de culpabilidade, tem-se:

Dolo direto. Constitui-se na mais grave evidência da culpabilidade, caracteriza-se ele pela adesão do conteúdo da vontade ao resultado danoso, cuja objetivação é conscientemente desejada e perseguida pelo agente.

Dolo eventual. Situado num degrau abaixo do dolo direto, aparece o dolo eventual com seus matizes próprios. Configura-se esta espécie, quando a vontade impulsadora do agir revela-se indiferentemente ao surgimento ou não do resultado, cujo risco de sua concretização é assumido pelo sujeito que atua.

Culpa consciente. Na continuidade deste escalonamento de sentido gradativo e natureza subjetiva, vislumbra-se, nas fronteiras do dolo eventual, o território da culpa "*stricto sensu*", por sua forma consciente. Nesta província da culpabilidade, a denominada culpa consciente caracteriza-se pela circunstância de que o autor da ação, embora prevendo as consequências ao resultado da mesma, acredita, de modo sincero, na possibilidade de contornar situações e evitar o evento lesivo ao direito.

Culpa inconsciente. Por outro prisma, neste mesmo plano da culpa em sentido estrito, situa-se a culpa inconsciente, cuja configuração se estabelece pela imprevisão do sujeito que, por falta de cautelas ordinárias ou especiais, deixa de prever a causação de um previsível resultado antijurídico. Ou, como especifica a nossa lei, quando o agente dá causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia, não prevendo aquilo que é previsível. Com este visionamento, desvenda-se uma pirâmide da culpabilidade, em cujo ponto mais alto se vai situar o dolo direto.

Com esta síntese do Mestre LEIRIA, não fica difícil situar grande parte dos chamados acidentes de trânsito – em especial aqueles cujas causas repousam na embriaguez e no

excesso de velocidade — esta, entendida como limite a compatível com a segurança local do evento. É no dolo eventual.

No primeiro caso, o da embriaguez, é sabido que ela desarma as reações, desequilibra a capacidade motora do indivíduo, tira-lhe os reflexos, perturba a consciência, dificultando o raciocínio, altera a estrutura psicológica da pessoa, a tal ponto que arrebatá-lhe a capacidade de “acreditar, de modo sincero, na possibilidade de contornar situações e evitar o evento lesivo ao direito”, no dizer do penalista gaúcho.

Resta, portanto, a maior gravidade, isto é, o embriagado que senta ao volante de um veículo “revela-se indiferente ao surgimento ou não do resultado”. E com isto, “assume o risco de concretizá-lo”.

Não é diferente a situação do motorista que, passando em zona urbana, de grande movimentação, quer pelo horário em que operários largam do serviço, formando aglomerados que se deslocam em busca dos seus destinos, quer em horário de entrada e saída de alunos, ou, ainda, nas proximidades de aglomerados humanos de qualquer natureza, imprime excessiva velocidade a veículo automotor.

Pouco lhe importa que resultados resultarão do seu agir, sabe do risco, e age — e imprime, indiferente, a velocidade que o gozo dela lhe dá.

Com isto, nos casos mais graves, os de homicídio, a competência, nos termos da legislação atual, passaria ao Tribunal Popular do Júri, com as vantagens da repercussão social que esses julgamentos provocam. Iria se buscar na própria comunidade o julgador, ao invés do silêncio dos gabinetes. Aliado a esse aspecto, ainda, a maior reprovabilidade que está a exigir tal tipo de comportamento. Mas, ao contrário, a benevolência, a permissividade e a omissão grassam pelos tribunais, pelos juízos e pelas promotorias em todos os níveis. Veja-se, ainda, a aula do Prof. LEIRIA:

“Com efeito, no que tange à competência, juridicamente, nenhuma distinção ou privilégio deverá haver para os crimes de trânsito, perpetrados por formas de dolo eventual. Como crimes dolosos contra a vida que são, ao Tribunal do Júri compete o julgamento dos mesmos, por força de disposição legal. E a subtração desta competência, para levar todos delitos de trânsito, sem distinção do elemento subjetivo, para a vala comum do acidente culposo, conforme tem sido feito por algumas decisões judiciais, inclusive do Supremo Tribunal Federal, constitui uma benevolência nociva à segurança social. Uma linha de orientação em tal sentido relaxa o sistema repressivo e estimula os desmandados dos irresponsáveis do volante que, num crescer assustador, cada vez mais mutilam e matam criaturas humanas”. (“Delitos de Trânsito”).

Ao concluir este trabalho, tem-se a notícia de que tanto o projeto de Código de Processo Penal, como o projeto do Senador Accioly Filho, especificamente sobre matéria de trânsito foram retirados do Congresso Nacional, e, ainda, os autores do projeto da Lei n.º 6.416 pouco terem se importado com o problema trânsito, na sua reforma do Código Penal, poucas esperanças restam, a curto prazo, para uma solução dele.

Mas, necessário, e com urgência, que se crie figuras típicas para os delitos praticados na circulação de veículos, vencendo os reclames sociais àqueles que só pensam em desminimalizações.

Necessário, por outro lado, que se ajunte ao sistema penal vigente, formas punitivas diversas da privação da liberdade para reprovação do comportamento dos delinquentes do volante.

Indispensável que a legislação processual traga uma fórmula jurídica, capaz de trazer para o âmbito do Judiciário aquelas providências que estão “delegadas” à polícia, de forma ágil e rápida que, em consonância com penas próprias a este tipo de infração, possam ser tomadas de imediato por autoridade judiciária, a exemplo de legislações de outros países. Seria o caso de juízos de instrução imediata para aplicação de penalidades próprias antes referidas, ficando as privativas de liberdade para uma instrução mais acurada.

Só então se estaria assegurando aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País, a inviolabilidade dos direitos concernentes à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade (art. 153, C.F.), na sua plenitude.

## BIBLIOGRAFIA

- BETTIOL, Giuseppe. *Direito Penal*.
- BEUX, Armino. *Acidentes de trânsito na Justiça*.
- BRUNO, Aníbal. *Direito Penal*.
- CORREA, Plínio de Oliveira. *Procedimento penal ex-officio no Direito Brasileiro*.  
— —. *A Provocação jurisdicional*.
- ESPÍNOLA FILHO, Eduardo. *Código de Processo Penal brasileiro anotado*.
- FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Lições de Direito Penal*.
- GARCIA, Basileu. *Instituições de Direito Penal*.
- GEORGE, Pierre. *Panorama do mundo atual*.
- GRINOVER, Ada Pellegrini. *Nova lei processual penal*.
- HUNGRIA, Nelson. *Comentários ao Código Penal*.
- LEIRIA, Antônio José Fabrício. *Delitos de trânsito*.
- MARQUES, José Frederico. *Tratado de Direito Penal*.
- NOGUEIRA, Paulo Lúcio. *Delitos do automóvel*.  
— —. *Questões processuais*.
- NORONHA, Edgar Magalhães. *Direito Penal*.
- TELES, Antônio Xavier. *Psicologia moderna*.
- TORNAGHI, Hélio. *Instituições de Processo Penal*.
- TOURINHO FILHO, Fernando da Costa. *Processo Penal*.