

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

**ANÁLISE CRÍTICA DA REDAÇÃO DO ART. 29, INCISO III, ALÍNEA C, DA LEI
9.503/97 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO) À LUZ DO DIREITO
COMPARADO E DA JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA E SUA IMPLICAÇÃO
PRÁTICA NA SEGURANÇA VIÁRIA NACIONAL**

RAFAEL ERTHAL CORRÊA DE SÁ

BRASÍLIA

2019

RAFAEL ERTHAL CORRÊA DE SÁ

**ANÁLISE CRÍTICA DA REDAÇÃO DO ART. 29, INCISO III, ALÍNEA C, DA LEI
9.503/97 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO) À LUZ DO DIREITO
COMPARADO E DA JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA E SUA IMPLICAÇÃO
PRÁTICA NA SEGURANÇA VIÁRIA NACIONAL**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
ao Curso de Graduação em Direito da
Universidade de Brasília como requisito para
obtenção de título de bacharel em Direito.
Orientadora: Professora Dra. Debora Bonat

BRASÍLIA

2019

RAFAEL ERTHAL CORRÊA DE SÁ

**ANÁLISE CRÍTICA DA REDAÇÃO DO ART. 29, INCISO III, ALÍNEA C, DA LEI
9.503/97 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO) À LUZ DO DIREITO
COMPARADO E DA JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA E SUA IMPLICAÇÃO
PRÁTICA NA SEGURANÇA VIÁRIA NACIONAL**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
ao Curso de Graduação em Direito da
Universidade de Brasília como requisito para
obtenção de título de bacharel em Direito.

Orientadora: Professora Dra. Debora Bonat.

O candidato foi considerado aprovado pela banca examinadora.

Professora Doutora Debora Bonat

Orientadora

Perito Criminal Doutor Juliano de Andrade Gomes

Membro

Perito Criminal Mestre Charles Albert Andrade

Membro

Perito Criminal Mestre Vinícius de Oliveira Lima

Membro Suplente

Brasília, 27 de novembro de 2019

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a todos os peritos criminais – ativos e inativos – da Seção de Delitos de Trânsito do Instituto de Criminalística da Polícia Civil do Distrito Federal, de quem extraí, após intensas discussões, materiais e ideias para este trabalho. Não poderia deixar de mencionar honrosamente os peritos criminais Juliano de Andrade Gomes e Charles Albert Andrade, ex-integrantes daquela seção, possuidores de amplo conhecimento sobre o tema, além de enorme criatividade e brilhantismo. À minha família. À minha namorada, Carolinne, companheira para todas as horas. E, por fim, à professora Debora Bonat, de quem tive o prazer de ser aluno em mais de uma oportunidade; e que aceitou enfrentar esse tema original e espinhoso.

RESUMO

Cruzamentos são interseções de duas ou mais vias e representam locais onde o risco de ocorrência de sinistros de trânsito é acentuado. Desde o início do século XX, estratégias têm sido colocadas em prática para regular a preferência de tráfego nesses locais, especialmente em cruzamentos não sinalizados, sendo a cidade de Nova Iorque pioneira na aplicação da regra de preferência segundo a qual veículos que vêm pela direita em cruzamentos não sinalizados teriam preferência de passagem. Essa regra foi objeto de convenções internacionais, e hoje é aplicada na maioria dos países, inclusive naqueles nos quais o tráfego se dá pelo lado esquerdo das vias. No Brasil, a regra foi estabelecida na primeira legislação viária de âmbito nacional: o Decreto-Lei n. 2.994/41. A regra foi mantida em todas as legislações viárias posteriores, e está expressa no atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no art. 29, III, *c*. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça tem afastado a aplicação da referida regra em diversas situações, principalmente em se tratando de vias de naturezas, fluxos e/ou dimensões distintos. Diversos autores propõem a revisão da regra de preferência “pela direita” em cruzamentos não sinalizados, pontuando sua ineficácia e periculosidade para os usuários do trânsito. Nesse contexto, foram propostas alterações do CTB vigente, por meio de apresentação de um projeto de lei.

Palavras-chave: trânsito; cruzamentos; cruzamentos não sinalizados; regra de preferência; Código de Trânsito Brasileiro.

ABSTRACT

Intersections are junctions where two or more roads or streets meet and represent sites where the risk of traffic accidents is sharp. Since the beginning of the 20th century, strategies have been put into practice to regulate the right-of-way in these locations, especially in uncontrolled intersections, being New York city the pioneer in applying the “priority to the right” rule, which establishes that vehicles approaching the intersection from the right would have the right-of-way. This rule was treated in many international conventions, and is currently applied in the majority of countries, including those which adopt the left-hand traffic system. In Brazil, the rule was established in the first national road legislation: the “Decreto-Lei n. 2.994/41”. The rule has been maintained in all upcoming road legislations, and is found in the current Brazilian Traffic Code (BTC) in its art. 29, III, *c*. The jurisprudence of the “Superior Tribunal de Justiça” has repelled the application of the referred rule in many occasions, mainly when dealing with streets having distinct natures, flows and/or dimensions. Several authors propose a review of the “priority to the right” rule in uncontrolled intersections, stating its inefficacy and dangerousness to traffic users. In this context, alterations in the BTC have been proposed by means of a bill.

Key words: traffic; intersections; uncontrolled intersections; right-of-way; Brazilian Traffic Code.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

| | |
|-----------|---|
| ACJ | Apelação Cível no Juizado Especial |
| AgInt | Agravo interno |
| APC | Apelação Cível |
| AResp | Agravo em recurso especial |
| Art(s) | Artigo(s) |
| CF | Constituição Federal de 1988 |
| CGTV | Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário |
| CNT | Código Nacional de Trânsito – Lei 5.108/66 |
| CTB | Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/1997 |
| CVTV | Convenção de Viena sobre Trânsito Viário |
| DATASUS | Departamento de informática do Sistema Único de Saúde do Brasil |
| Detran(s) | Departamento(s) de trânsito |
| DJe | Diário de Justiça Eletrônico |
| DL | Decreto-Lei |
| DPVAT | Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres |
| IPEA | Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada |
| Km/h | Quilômetro(s) por hora |
| LINDB | Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro |
| (N)CPC | Código de Processo Civil – Lei 13.105/2015 |
| OMS | Organização Mundial da Saúde |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| RE | Recurso extraordinário |
| REsp | Recurso especial |
| SIM | Sistema de Informação sobre Mortalidade |
| STF | Supremo Tribunal Federal |
| STJ | Superior Tribunal de Justiça |
| TJDFT | Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios |
| TJPR | Tribunal de Justiça do Paraná |

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO | 8 |
| 2. EXAME DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA E REGRAS DE PREFERÊNCIA EM CRUZAMENTOS NÃO SINALIZADOS | 11 |
| 2.1. Competência para legislar sobre trânsito e transporte no Brasil | 11 |
| 2.2. A regra de preferência para cruzamentos não sinalizados no ordenamento jurídico brasileiro atual | 12 |
| 3. A ORIGEM DA REGRA DE PREFERÊNCIA EM CRUZAMENTOS NÃO SINALIZADOS PARA OS CONDUTORES QUE TRAFEGAM PELA DIREITA NO DIREITO INTERNACIONAL E NO BRASIL | 22 |
| 4. ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA A RESPEITO DO TEMA | 36 |
| 4.1. A jurisprudência no Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios - TJDFT | 36 |
| 4.2. A jurisprudência no Superior Tribunal de Justiça | 39 |
| 5. CRUZAMENTOS NÃO SINALIZADOS E O DIREITO COMPARADO | 46 |
| 6. DISCUSSÃO | 54 |
| 7. CONCLUSÃO | 60 |
| ANEXO | 62 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 64 |

1. INTRODUÇÃO

O conceito de trânsito pode ser obtido pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) como sendo “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”, conforme disposto no artigo 1º, §1º.

Questão de grande importância para os órgãos de trânsito e de persecução penal são os acidentes de trânsito, trazendo prejuízos de ordem moral e material aos envolvidos, a terceiros e ao próprio Estado, neste caso porque as vítimas são atendidas por equipes de emergência vinculadas a órgãos públicos. Relatório do IPEA¹ (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) analisando o custo dos acidentes de trânsito nas rodovias federais no ano de 2014 estimou-o como sendo da ordem de 12,2 bilhões de reais, considerando gastos com despesas hospitalares, atendimento, tratamento de lesões, remoção de vítimas e veículos e danos à propriedade pública e privada. Além do prejuízo material imediato, é frequente que as sequelas experimentadas pelas vítimas dos acidentes causam prejuízos econômicos irreversíveis, retirando permanentemente os acidentados da força de trabalho. Dados obtidos da Seguradora Líder, administradora do seguro DPVAT² no território nacional, demonstram que no ano de 2018 o citado seguro pagou 328.142 indenizações a vítimas de acidente de trânsito, nos três tipos de cobertura existentes, somando o valor de R\$ 1,4 bilhão³.

Segundo dados oficiais do DATASUS⁴, no ano de 2016 foram registradas 34.850 mortes provocadas por acidentes de trânsito, uma redução de pouco mais de 10% em relação ao ano anterior. A Organização Mundial da Saúde, utilizando dados fornecidos pelo Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, publicou relatório⁵ no qual consta o número de 38.651 mortes provocadas por acidentes de trânsito no ano de 2015,

¹ Disponível em http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf.

² O DPVAT é o seguro de contratação obrigatória, exigido de todos os proprietários de veículos automotores no território nacional, segundo consta no site eletrônico da Seguradora Líder.

³ Disponível em <https://www.conjur.com.br/2019-set-12/cai-judicializacao-pagamento-seguro-dpvat>. Acesso em 30/10/19.

⁴ Disponível em <http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/42245-obitos-por-acidentes-de-transito-caem-pelo-segundo-ano-consecutivo>. Acesso em 30/10/19.

⁵ Organização Mundial da Saúde. Global status report on road safety 2018. Disponível em https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/. Acesso em 30/10/19. p. 129.

sendo que 82% dos óbitos são do sexo masculino. Com relação às mortes por usuário das vias, 31% dos óbitos envolve ocupantes de veículos de duas ou três rodas, seguida por ocupantes de veículos com quatro rodas ou leves, respondendo por 23% do total dos óbitos. Segundo dados não oficiais, presentes em relatório⁶ fornecido pela Seguradora Líder, foram pagas 38.281 indenizações por morte no ano de 2018, no valor total de R\$ 208.494.900. Para efeitos de comparação, essa mesma empresa registrou, segundo o relatório citado, 53.052 indenizações pagas por morte no trânsito, no ano de 2009.

O relatório do IPEA citado acima ordenou os tipos de acidentes de trânsito por número de mortes causadas. Em primeiro lugar, encontra-se a colisão do tipo frontal, quando dois veículos trafegando em sentidos contrários se colidem. No segundo lugar da ordem de gravidade dos acidentes encontra-se o atropelamento de pedestre. Em terceiro, consta a saída de pista, quando o condutor, por qualquer motivo, realiza determinada manobra de que resulta na saída de pista do respectivo veículo, podendo gerar colisão com vegetação marginal e/ou ambiente construído, além de capotamento ou tombamento do veículo.

Em quarto lugar se encontram as colisões do tipo transversais, que serão objeto de estudo neste trabalho. As colisões transversais ocorrem quando os veículos envolvidos colidem ortogonal ou obliquamente. No caso específico de cruzamentos, as colisões normalmente envolvem a parte anterior de um veículo com a lateral de outro. Quando a lateral envolvida é a esquerda, aquela na qual se encontra o condutor do veículo atingido, a colisão costuma ser bastante grave. Com relação a esse tipo de colisão, o relatório do IPEA de 2015 mostra que ele foi responsável por 11,3% das mortes provocadas em rodovias federais.

Alguns autores, como Roberto da Matta (2010), procuram explicar as razões pelas quais o trânsito brasileiro é um dos mais violentos do mundo, fazendo uma análise socioantropológica do tema. Como assinala o autor, respaldado por diversos especialistas, o comportamento do motorista é o grande responsável pela maioria dos acidentes de trânsito no Brasil.

Aponta da Matta que a escolha preferencial do brasileiro por automóveis particulares – em detrimento do transporte público – advém, entre outros motivos, pela necessidade de se manter um modelo aristocrático, evitando o contato direto com a plebe e o povo. No mesmo sentido opina Gilberto Freyre (2003), em seu livro *Sobrados e mucambos*, ao relatar a

⁶ Seguradora Líder. Taxa de Mortalidade no Trânsito. Relatório Especial – 10 anos. Disponível em <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Relatorio%20Especial%20SNT-20-09.pdf>. Acesso em 30/10/19.

resistência à chegada dos trens e dos bondes, “com seu potencial democratizador e igualitário”, conforme salienta o autor.

Da Matta também ressalta a dificuldade que o brasileiro possui em respeitar estilos sociais baseados na horizontalidade – com regras iguais a todos –, característica das normas de trânsito.

Em outra obra, da Matta (1997) assinala a diferença fundamental, na opinião do brasileiro médio, entre a *rua* e a *casa*. No primeiro caso – na rua – o espaço é tratado como pertencendo a ninguém, selvagem, e por isso não merece muito respeito do cidadão, que pode sujá-lo e violá-lo livremente. No trânsito, na *rua*, vigoraria o mesmo princípio, o de que vale a regra de “cada um por si” e a lei do mais forte, e por isso seria aceitável o comportamento agressivo dos condutores, pois haveria uma disputa constante pelo espaço nas vias. Em contrapartida, a *casa* seria o local das pessoalidades, do pertencimento e do tratamento cordial, onde os indivíduos seriam merecedores de todo o apreço.

2. EXAME DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA E REGRAS DE PREFERÊNCIA EM CRUZAMENTOS NÃO SINALIZADOS

2.1. Competência para legislar sobre trânsito e transporte no Brasil

A atual Constituição Federal, promulgada em 1988, de acordo com seu artigo 22, inciso XI, outorgou à União a competência legislativa privativa para legislar sobre trânsito e transporte. Isso significa que cabe à União legislar sobre todas matérias as atinentes aos referidos temas, de forma privativa (ou exclusiva, conforme lecionam alguns autores). Cabe destacar, no entanto, que essa competência pode, em tese, ser delegada aos estados-membros por meio de lei complementar, consoante o parágrafo único do artigo 22 da Carta Maior.

Exercendo a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, o legislador federal elaborou o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97 – CTB), que trouxe importantes mudanças na legislação de trânsito, principalmente no tocante às exigências de segurança. Referida lei revogou o antigo Código Nacional de Trânsito – CNT - (Lei 5.108/66).

2.2. A regra de preferência para cruzamentos não sinalizados no ordenamento jurídico brasileiro atual

O inciso IV do art. 13 do antigo Código (CNT), em seu Capítulo III (Das Regras Gerais para a Circulação) possuía a seguinte redação:

Art 13. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação pública obedecerá às seguintes regras gerais:

(...)

IV - Quando veículos, transitando por direções que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado terá preferência de passagem o eu (sic) vier da direita.

Portanto, de acordo com a redação do referido inciso, quando inexistisse sinalização regulamentadora para a preferência de tráfego em cruzamentos, esta deveria ser conferida ao condutor que viesse à direita.

Ao contrário do atual Código, a antiga codificação não apresentava outras regras semelhantes para veículos ao se aproximar de fluxos viários que se cruzem. Com efeito, a regra geral era que os veículos que viessem pela direita teriam preferência de passagem em cruzamentos, exceto quando esses fossem sinalizados.

O CTB apresenta as regras gerais para circulação de veículos em seu Capítulo III, denominado “Das Normas Gerais de Circulação e Conduta”. É de interesse deste trabalho a redação do art. 29, especificamente seu inciso III, cuja redação é a seguinte (grifos não constam do original):

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

Como se observa, o legislador da atual codificação optou por deixar como subsidiária a regra de preferência de passagem estabelecida na codificação antiga, disposta no art. 13, IV, do antigo CNT, aquela que conferia preferência de passagem para o veículo que estivesse trafegando pela direita de um dado condutor. No CTB atual, a preferência de passagem para veículos que se aproximam de vias que possuam cruzamentos não sinalizados é regulada na alínea “c)” do inciso III do art. 29, sendo subsidiária às regras constantes nas alíneas anteriores do mesmo inciso.

Essa regra apresenta vários problemas práticos, como será considerado ao longo deste trabalho. Há problemas de ordem pericial, jurídica e até mesmo normativa.

De início, é curioso apontar uma clara contradição no texto do CTB, quando, em seu art. 88 existe a previsão de que:

Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

O texto do artigo parece ser bem claro quanto à *obrigatoriedade*, e não à *faculdade*, de sinalização adequada das vias pelo responsável pela construção ou manutenção das vias. A sinalização adequada é, portanto, uma obrigação da autoridade de trânsito ou de quem lhe faça as vezes, e por que não, um direito do usuário das vias.

Em sentido contrário a essa previsão, milita o inciso III do art. 29, já citado anteriormente, quando considera ser aceitável – e até comum – que fluxos que se cruzem não sejam adequadamente sinalizados, inserindo regras aplicáveis para as hipóteses em que os referidos cruzamentos não estejam adequadamente sinalizados. Se é obrigatório sinalizar adequadamente as vias pavimentadas – e isso inclui os cruzamentos nelas existentes –, não parece muito lógico regulamentar situações quando as vias pavimentadas *não estejam sinalizadas*, em clara afronta ao próprio texto do CTB.

Uma interpretação possível que pode ser extraída é que a obrigatoriedade da sinalização adequada só se aplicaria às vias *pavimentadas*, e não àquelas revestidas por outros pavimentos – terra batida ou brita. Interessante mencionar que o CNT possuía redação bastante similar em seu art. 31, parecendo apontar para a hipótese de que somente as estradas *não pavimentadas* poderiam ser entregues sem estarem sinalizadas

Além disso, pode-se imaginar que a não obrigação de sinalização se aplicaria às estradas, que são vias rurais não pavimentadas, segundo consta na definição de *estrada* no Anexo do CTB.

Outra hipótese é de que a regulamentação do art. 29, III, do CTB, foi criada no sentido de legalizar ou até mesmo *normalizar* o fato de que por vezes a ausência de sinalização se torna a regra, e a sinalização adequada, a exceção.

De fato, a autoridade de trânsito apresentaria nesses casos uma dupla omissão: primeiro por não sinalizar a obrigatoriedade – ou a recomendação – de redução de velocidade para os condutores que se aproximam de cruzamentos; e segundo por não sinalizar adequadamente o cruzamento, regulamentando objetivamente, e da maneira mais visível possível, qual veículo teria preferência em um dado cruzamento.

Mesmo considerando a impossibilidade concreta de sinalizar adequadamente todos os cruzamentos, o que necessitaria dispêndio de orçamento público, na esteira da teoria denominada “reserva do possível”, o CTB, como discutido anteriormente, não oferece uma solução adequada, principalmente no que se refere à promoção da segurança nas vias.

Outro aspecto digno de nota é que a atual regra não incentiva expressamente os condutores a reduzirem a velocidade ao se aproximar de cruzamentos não sinalizados. É verdade que ao longo do texto do CTB é possível constatar princípios aplicáveis ao modo como os condutores devem conduzir seus veículos, sendo um deles constante no referido Capítulo III, especialmente o contido no art. 44, *in verbis* (grifos não constam do original):

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Apesar da localização topográfica relativamente distante do art. 29, com o qual possui relação absolutamente próxima, pode-se inferir que a intenção do legislador ao incluir no art. 44 a exigência de que os condutores *devem* demonstrar prudência especial ao aproximar de qualquer tipo de cruzamento, transitando em velocidade moderada, foi a de que os condutores, de fato, *reduzam* a velocidade ao se aproximar de vias que se cruzem, mesmo que a via em que o condutor esteja detenha preferência de tráfego no cruzamento vindouro.

Questiona-se, portanto, a redação do referido dispositivo: se era a intenção do legislador de que os condutores reduzissem a velocidade ao se aproximar de qualquer tipo de

cruzamento, por que não o fez de modo expresso? Em outras palavras, por que não teria o legislador estabelecido aprioristicamente uma velocidade *máxima* a ser desenvolvida pelos condutores quando se aproximassem de cruzamentos? Ao se utilizar do termo “velocidade moderada”, o legislador abriu margem para a interpretação que cada condutor possa extrair do dispositivo.

O problema reside no fato de que os termos utilizados pelo legislador – velocidade *moderada* – não possuem densificação normativa suficiente na codificação. Não se sabe o que é velocidade moderada. Pode-se, apenas, inferir que ela seja *inferior* à velocidade máxima da via, mas qual seria o *quantum* da redução?

Para exemplificar o problema, pode-se imaginar, hipoteticamente, um cruzamento composto por duas vias, uma das quais possua velocidade máxima regulamentada por placa de sinalização de 100 km/h – o que não é incomum encontrar em vias rurais. Ao se aproximar de um cruzamento, um condutor que esteja trafegando por referida via (com velocidade máxima de 100 km/h) deve reduzir sua velocidade para quanto, para ser considerada uma velocidade *moderada*, a fim de respeitar o disposto no art. 44 do CTB?

Vale notar que no exemplo apresentado a velocidade mínima com que o condutor deve trafegar deveria ser de 50 km/h, sob pena de infringir o art. 62 do CTB, *in verbis*: “A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via”.

Não parece razoável, portanto, considerar como *moderada* uma velocidade de, por exemplo, 60 km/h para adentrar região de cruzamento entre as referidas vias, especialmente quando uma delas se trata de via local ou coletora – que possuem velocidades regulamentares bem abaixo daquela –, sendo de 30 km/h e 40 km/h, respectivamente, de acordo com o disposto nos arts. 60 e 61 do CTB, combinado com seu Anexo I, que estabelece conceitos e definições no âmbito do Código.

Como defendido anteriormente, observa-se que o CTB não possui normas objetivas que, de fato, obriguem os condutores a reduzirem a velocidade para um determinado valor quando se aproximam de fluxos que se cruzem. Com isso, o CTB acaba incentivando os condutores a manterem uma velocidade inadequada nas regiões de cruzamento entre vias, colaborando para o aumento da gravidade das colisões ou de outros sinistros viários.

Por fim, o CTB acaba criando pelo menos uma situação teratológica, na qual nenhum veículo teria preferência em fluxos que se cruzam e, caso ocorresse uma colisão na região do

cruzamento, não seria possível, *a priori*, estabelecer a responsabilidade do(s) condutor(es) causador(es) da colisão. Exemplifica-se:

Imagine-se uma situação de tráfego na qual quatro veículos (A, B, C e D) se aproximam de duas vias idênticas (Vias 1 e 2) que se cruzam, e que uma não possui preferência sobre a outra, ou seja, tratar-se-ia de um cruzamento não sinalizado entre duas rodovias ou entre duas vias que não são rodovias, nos termos do art. 29, III, *a*, do CTB.

Se os quatro veículos se aproximam da região do cruzamento entre as vias no mesmo momento, e considerando que estejam trafegando regularmente, sem praticar infração de trânsito, nenhum deles terá preferência sobre o outro, e se chegaria a uma situação que não poderia ser resolvida por aplicação das regras de preferência estabelecidas no CTB, mormente a estabelecida no art. 29, III, *c*, devendo ser sanada com o bom senso ou a cortesia dos condutores.

A situação hipotética está exemplificada pela Figura 1: o Veículo A, que trafega no sentido sul – norte da Via 1, no sentido regulamentar de tráfego, possui preferência de tráfego em relação ao Veículo D, que está trafegando no sentido oeste – leste da Via 2, no sentido regulamentar de tráfego.

O Veículo B, por outro lado, teria preferência de tráfego sobre o Veículo A, que está trafegando no sentido sul – norte da Via 1, no sentido regulamentar de tráfego. O Veículo C, por sua vez, teria preferência de tráfego sobre o Veículo B, que está trafegando no sentido leste – oeste da Via 2, no sentido regulamentar de tráfego. Ocorre o Veículo D teria preferência de tráfego sobre o Veículo C, completando o ciclo em que nenhum veículo teria o direito de entrar na região do cruzamento sem desrespeitar a preferência de outro. Ter-se-ia uma situação para qual o CTB não oferece saída normativa. Não podendo ser pronunciado o *non liquet*, em homenagem ao princípio da inafastabilidade da jurisdição, expresso no art. 5º, XXXV, qual seria a solução correta a ser aplicada no caso?

Pode-se imaginar que essa situação seja de ocorrência rara e, por esse motivo, não tenha sido regulamentada adequadamente no CTB, devendo ser resolvida de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais do direito, nos termos do art. 4º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB – Decreto-Lei 4.657/42, com a redação dada pela Lei 12.376/10). Entretanto, referida situação mostra-se frequente, principalmente em vias urbanas de cidades muito populosas, cujo tráfego de veículo é intenso, especialmente nos horários mais movimentados.

Outras situações dignas de comento são aquelas representadas pelas Figuras 2 a 4, que serão tratadas a seguir.

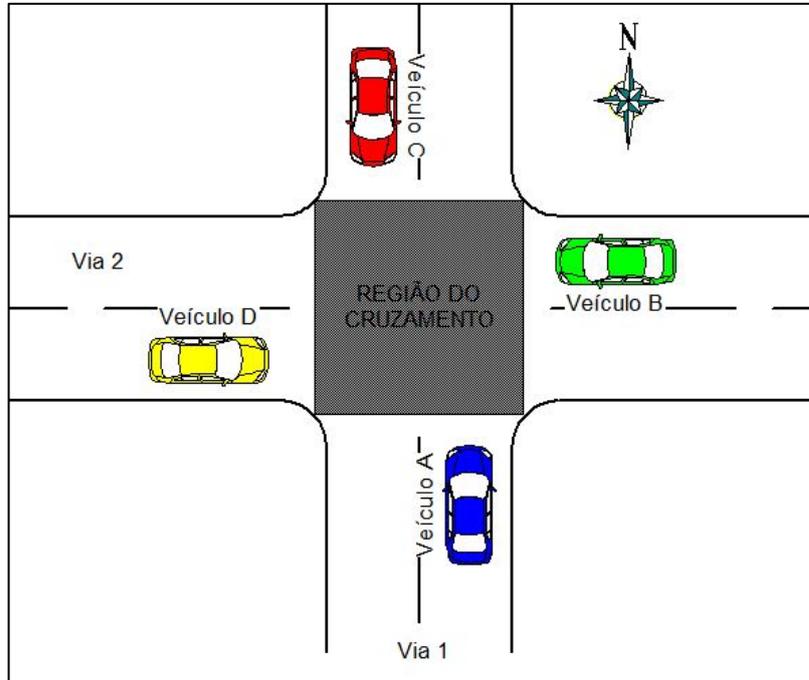


Figura 1. Exemplo de situação na qual nenhum dos veículos poderia adentrar a região do cruzamento (área hachurada) sem desprezar a preferência de outro.

Na Figura 2, apresenta-se um cruzamento *parcialmente sinalizado* entre duas vias perpendiculares. Em tese, o Veículo A teria preferência de passagem no cruzamento representado, pois, nos termos do art. 29, III, *c*, do CTB, estaria vindo pela direita do Veículo B.

Ocorre que a presença da placa de sinalização do tipo R-2 (dê a preferência), pode tornar a situação complicada na prática. Os condutores podem imaginar – e com certa razão – que a presença da referida placa de sinalização significaria que os condutores que trafegam pela Via 1 sempre possuem preferência de passagem no cruzamento.

A situação fica ainda mais complicada devido à frequência com que o poder público despreza sua obrigação de sinalizar adequadamente as vias. Dessa forma, sabendo os condutores de antemão dessa frequente e lamentável conduta por parte da autoridade de trânsito, simplesmente irão ignorar a ausência de sinalização – seja ela proposital ou não – nos casos similares aos apresentados.

O caso se apresentaria ainda mais dramático no caso de uma colisão envolvendo os veículos da Figura 2. Em caso de ação judicial de reparação de danos promovida por algum

dos autores, deveria o magistrado responsável aplicar a literalidade da lei – concedendo preferência para o Veículo A – ou os costumes do local – o que concederia preferência ao Veículo B? Em meu ponto de vista, ambas as situações seriam injustas, principalmente se um dos envolvidos não conhecer o local, daí sendo impossível exigir dele o conhecimento a respeito dos “costumes” de trânsito no trecho em questão.

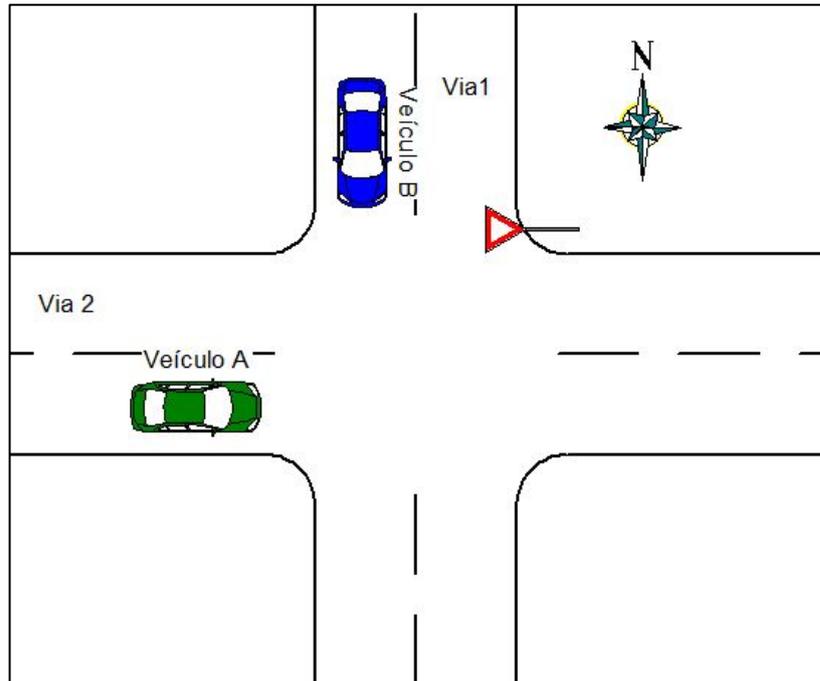


Figura 2. Exemplo de situação em que o Veículo A teria preferência de passagem sobre o Veículo B, nos termos do art. 29, III, *c* do CTB. Entretanto, a presença da placa de sinalização do tipo R-2 (dê a preferência), pode gerar alguns problemas práticos.

Na situação apresentada pela Figura 3, o Veículo A teria preferência de passagem sobre o Veículo B nos termos do multicitado dispositivo, que confere preferência de passagem, em cruzamentos não sinalizados, para aqueles que vêm pela direita do condutor (CTB, art. 29, III, *c*). Ocorre que a situação é similar à apresentada na Figura 2, quando a ausência de placa de sinalização do tipo R-2 na margem sudoeste do cruzamento pode ter ocorrido por negligência da administração em instalá-la – o que é bastante aceitável e até esperado pelos condutores. É verdade que não é recomendável aos condutores *achar* que uma sinalização existe, se ela simplesmente não existe, mas a intenção aqui é apresentar uma situação comum experimentada pelos condutores e que, pela confusão e incerteza causadas, pode ocasionar prejuízos de ordem material e até mesmo o óbito de algum dos condutores envolvidos.

Na situação apresentada pela Figura 4, a preferência de passagem no cruzamento seria regulamentada pela placa de sinalização do tipo R-2. Nesse caso, como é fácil de observar, o Veículo A teria preferência de passagem em relação ao Veículo B. A Via 1, portanto, seria a via “preferencial”.

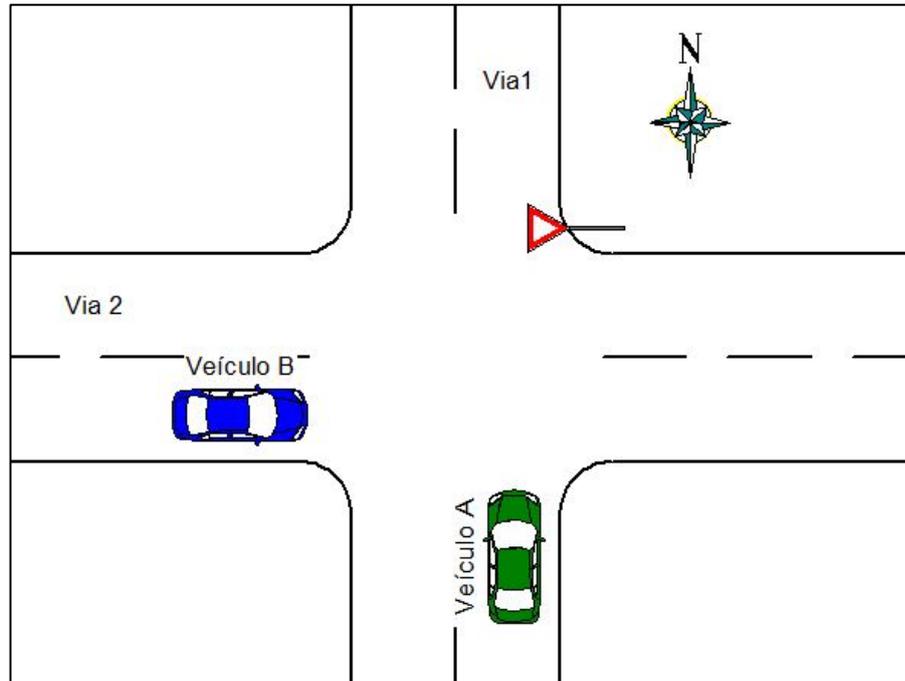


Figura 3. Nesta situação, o Veículo A teria preferência de passagem sobre o Veículo B, nos termos do art. 29, III, c, do CTB. A Via 1, neste caso, seria “parcialmente preferencial” sobre a Via 2.

Importante esclarecer que as situações demonstradas nas Figuras 2 a 4 também são aplicáveis caso existam placas do tipo R-1 (“PARE”), não havendo, nos casos demonstrados, diferença prática entre a instalação de uma ou outra placa.

Considerando as situações apresentadas nas Figuras 2 a 4, ter-se-iam as seguintes hipóteses, *tendo em vista a aplicação literal do Código de Trânsito*:

1. No caso apresentado na Figura 2, o Veículo A teria preferência de passagem sobre o Veículo B, pois não se pode presumir a existência de outra placa do tipo R-2 na margem oposta da via, voltada para os veículos que se aproximam do cruzamento a partir da Via 2, pela margem oeste. A inexistência de sinalização atrairia a incidência do artigo 29, III, c do CTB. Neste caso, portanto, a Via 2 seria a “preferencial” em relação à Via 1. Em todo caso, o Veículo B poderia realizar manobra de conversão à esquerda, sem, no entanto, cruzar a trajetória do Veículo A;

2. No caso apresentado na Figura 3, o Veículo A teria preferência de passagem sobre o Veículo B, pelo mesmo motivo apresentado no item anterior: a ausência de sinalização regulamentadora atrairia a incidência do art. 29, III, *c*, do CTB. O Veículo A, portanto, poderia fazer manobras de conversão à esquerda e à direita, além de realizar a travessia do cruzamento; e
3. No caso apresentado na Figura 4, tem-se uma situação na qual o cruzamento está parcialmente sinalizado, mas em princípio suficiente para regular o trânsito: o Veículo A teria preferência sobre o Veículo B, pois em que pese este estar trafegando à direita daquele, a placa de sinalização do tipo R-2 prevalece sobre a regra geral contida no art. 29, III, *c*, do CTB. Com efeito, poderia realizar conversões à esquerda e à direita, além de realizar a travessia do cruzamento;

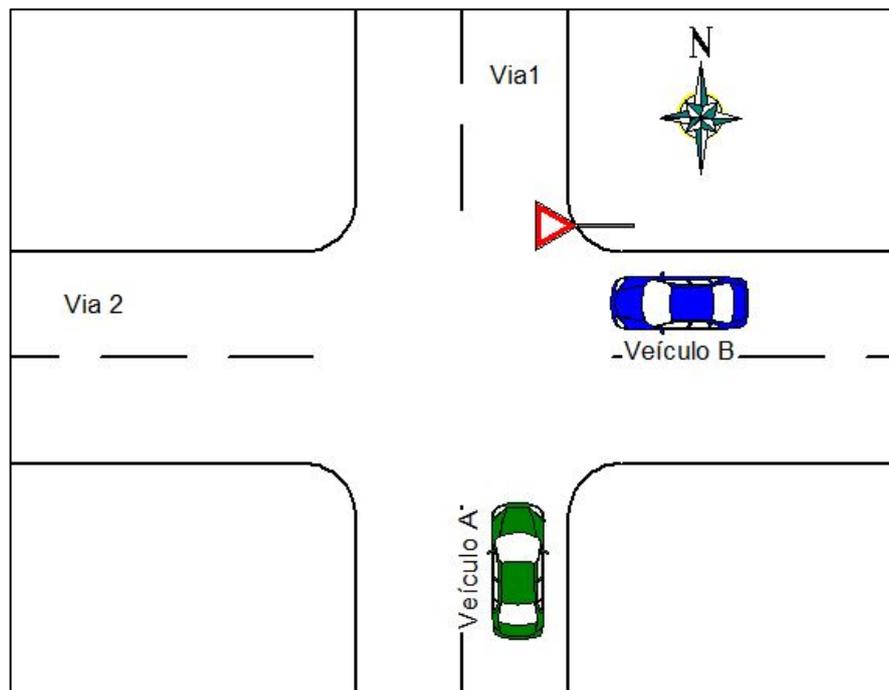


Figura 4. Exemplo de cruzamento *parcialmente sinalizado*, no qual o Veículo A teria preferência de passagem, devido à presença da placa de sinalização do tipo R-2 voltada para o Veículo B.

Conforme discutido anteriormente, e considerando as situações acima mostradas, as normas presentes no CTB referentes à regulamentação da preferência em caso de cruzamentos não sinalizados, especialmente quando envolvem vias de porte similar, não parecem ser eficazes ou seguras para os condutores, produzindo situações limítrofes, confusas e que podem gerar acidentes de trânsito de natureza grave. Defende-se aqui, portanto, a

insuficiência das normas presentes no CTB para regular a preferência de tráfego de veículos em fluxos que se cruzem.

Como será defendido neste trabalho, há alternativas viáveis, mormente mudanças legislativas, que resolveriam pelo menos parte dos problemas descritos, ou os amenizariam.

3. A ORIGEM DA REGRA DE PREFERÊNCIA EM CRUZAMENTOS NÃO SINALIZADOS PARA OS CONDUTORES QUE TRAFEGAM PELA DIREITA NO DIREITO INTERNACIONAL E NO BRASIL

As primeiras regulações atinentes ao trânsito de veículos na zona urbana foram idealizadas por William Phelps Eno e aplicadas à cidade de Nova Iorque em 30 de outubro de 1903⁷.

Eno foi o precursor da ideia de utilização de rotatórias, tráfego em sentido único, placas de parada obrigatória, bem como a maioria das sinalizações verticais hoje utilizadas, dentre outras invenções⁸. Foi também o responsável pela edição da primeira regulação positivada aplicável ao trânsito urbano, denominada *Rules for driving and the Regulation of Street Traffic*, publicada no dia 8 de fevereiro de 1909⁹. A nova regulação foi amplamente divulgada na cidade e obrigava todos os condutores de veículos automotores.

Dentre as principais regras estipuladas na referida regulação estão: a obrigatoriedade de se dirigir à direita da pista, o mais próximo possível do meio-fio e de se respeitar a velocidade máxima nas vias e a necessidade de se realizar ultrapassagens pela esquerda da pista.

Essa publicação também foi a primeira do mundo a estabelecer, porém de modo não expreso, a regra da preferência de tráfego aos veículos que vêm pela direita, em cruzamentos não sinalizados. Pela importância do dispositivo, é reproduzido aqui integralmente (grifos meus):

ARTICLE III – Right of way

Sec. 1. Police, Fire Department, Fire Patrol, Traffic Emergency Repair, U.S. Mail vehicles and Ambulances shall have the right of way in any street and through any procession.

Sec. 2. Subject to Sec. 1 of this article, everything being equal, all vehicles and street cars going in northerly or southerly direction shall have the right of way over all vehicles and street cars going in an easterly or westerly direction.

⁷ ENO, WP. *Simplification of highway traffic*. Washington: The Eno foundation for highway traffic regulation, 1929, p. 14.

⁸ NORTON, LA. William Phelps Eno: New York's Architect of Traffic Safety. *New York History*, vol. 98, no. 2, 2017, p. 244-260.

⁹ Disponível em <https://www.enotrans.org/wp-content/uploads/RulesOfTheRoad.jpg>. Acesso em 6 de novembro de 2019.

A regra da preferência pela direita deve ser extraída pela interpretação da *Sec. 2* do artigo acima reproduzido. Todos os veículos e bondes trafegando nos sentidos norte ou sul teriam preferência sobre todos os veículos e bondes trafegando nos sentidos leste ou oeste. Essa regra deve ser interpretada levando-se em conta que, na época, era permitido que veículos adentrassem a região do cruzamento mesmo que outros veículos estivessem ocupando-a. Para melhor compreensão, será reproduzida uma das figuras contidas na publicação de Eno, *Simplification of highway traffic*, em sua página 15:

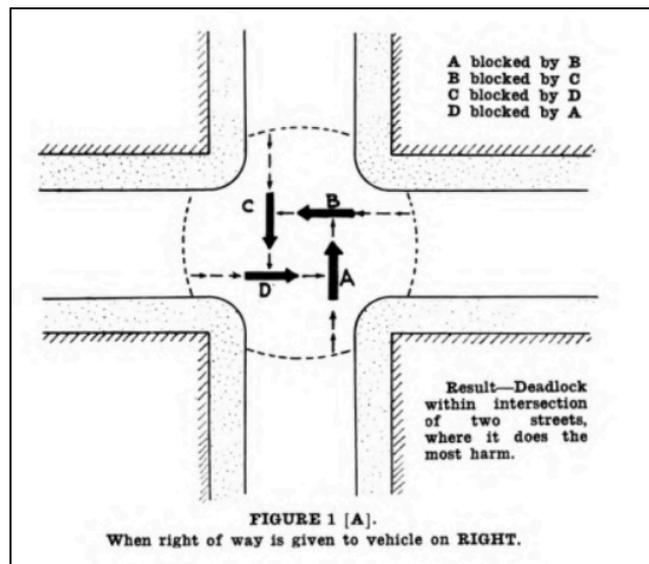


Figura 5. Retirada da publicação de William Phelps Eno, *Simplification of highway traffic*.

A figura reproduzida mostra uma situação na qual Eno demonstra um dos problemas advindos da adoção da regra de preferência aos veículos que vêm pela direita em um cruzamento não sinalizado.

O Veículo A deu preferência de passagem ao Veículo B, pois a preferência, à época, era conferida à *faixa de trânsito por onde o Veículo B trafegava*, e não necessariamente a toda região do cruzamento. Assim, o Veículo A poderia regularmente adentrar a região do cruzamento, ocupando a faixa de trânsito por onde trafegava o Veículo D, mas não poderia invadir a faixa de trânsito por onde o Veículo B trafegava, pois deveria conferir a ele preferência de passagem (regra da “preferência pela direita”).

Essa situação, como demonstrado na figura, poderia gerar um *deadlock*, quando o tráfego na região do cruzamento seria totalmente impedido, conforme se verifica ao analisar a imagem.

Curiosamente, a regra da preferência pela direita, proposta por Eno, teve pouca duração em seus trabalhos. Na obra *Simplification of highway traffic*, publicada em 1929, o autor já sugestionava o abandono da regra da preferência pela direita em cruzamentos não sinalizados, propondo uma regra inversa: a preferência deveria ser concedida aos veículos que trafegavam pela *esquerda*. A regra originalmente proposta por Eno, e adotada até hoje na maioria dos países europeus¹⁰, teve vida curta no período. Desde a publicação das primeiras regras para a cidade de Nova Iorque – que preconizavam a preferência pela direita – até a sugestão de invertê-la, passaram-se apenas vinte anos.

A justificativa de Eno para a inversão da regra de preferência em cruzamentos não sinalizados, passando-se a concedê-la para os veículos que vinham pela esquerda, se amparava em dois argumentos.

O primeiro deles já foi parcialmente explicitado na Figura 5 acima. A regra então vigente favorecia a ocorrência de *deadlocks* nas regiões do cruzamento. Esse argumento foi corroborado pela constatação de Eno que, ao inverter a preferência nos cruzamentos aos veículos que vêm pela esquerda, os *deadlocks* não ocorreriam, como demonstra a Figura 6 a seguir, retirada da obra *Simplification of highway traffic*.

Na Figura 6, o Veículo A não poderia adentrar o cruzamento, pois deveria dar passagem para os veículos que vêm pela esquerda (no caso, o Veículo B). Os demais veículos também não poderiam adentrar a região do cruzamento, pois haveria de ser respeitada a regra da preferência *pela esquerda*. O que é digno de nota é que, neste caso, o *deadlock*, ou trancamento do cruzamento, *ainda ocorreria*, porém de forma diferente àquela apontada pelo autor ao tratar do problema advindo da preferência *pela direita*. Na Figura 5, o trancamento do tráfego se deu *na região do cruzamento*, representada pela circunferência pontilhada. Na Figura 6, ao contrário, o *deadlock* ocorreria *fora* da região do cruzamento, em uma situação na qual nenhum veículo poderia, em tese, adentrar nele.

Contrariamente ao exposto pelo autor na figura: “*No deadlock results as all vehicles, when stopped, are outside the intersection.*”. Ora, não é verdade que o *deadlock* não ocorreria neste caso. Basta analisar a figura para constatar que nenhum veículo poderia adentrar a região do cruzamento, sob pena de descumprimento da regra de conceder a preferência para o condutor que se aproxima pela esquerda. Estranhamente, o próprio autor constata esse fato na parte superior direita da figura: “*A blocked by B; B blocked by C; C blocked by D; D blocked*

¹⁰ SUMMALA, H. American drivers in Europe: Different signing policy may cause safety problems at uncontrolled intersections, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 30, Issue 2, 1998, pp. 285-289.

by A". A única explicação possível de ser extraída é que a intenção de Eno não foi de evitar os trancamentos, mas sim de posicioná-los *fora* da região do cruzamento, demonstrada pela circunferência pontilhada da Figura 6. O conceito de *deadlock* adotado, portanto, se restringiria ao bloqueio do cruzamento na sua região interna.

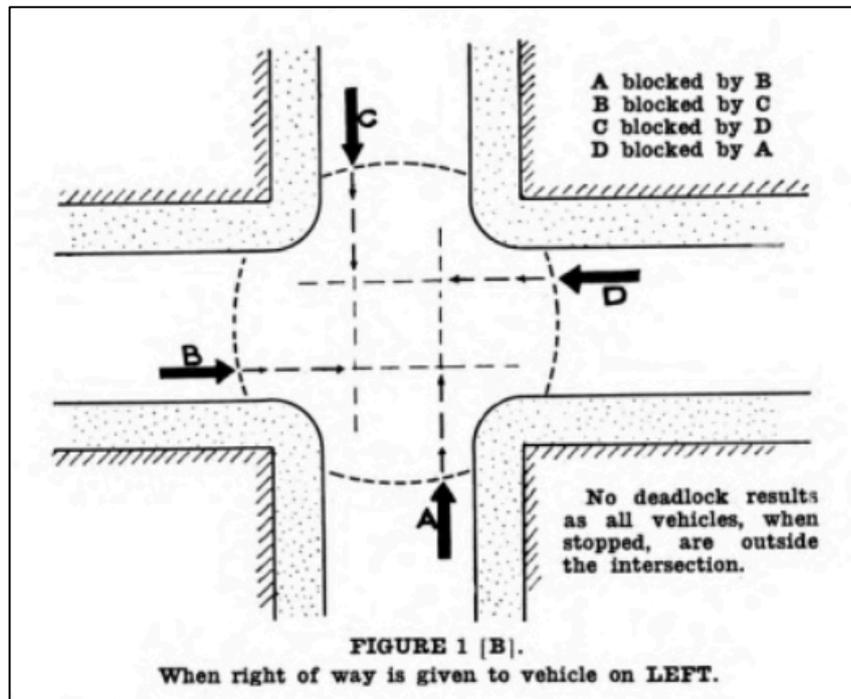


Figura 6. Neste caso, como mostra a figura, segundo o autor, não ocorreria o trancamento da região do cruzamento (*deadlock*), caso a preferência fosse concedida aos veículos que trafegam pela *esquerda*.

O segundo argumento colocado por Eno para inversão da preferência de passagem em cruzamentos se baseava em questões de visibilidade dos condutores. Para demonstrar com total fidelidade o argumento do autor, reproduz-se, mais uma vez, uma das ilustrações contidas na obra *Simplification of highway traffic*:

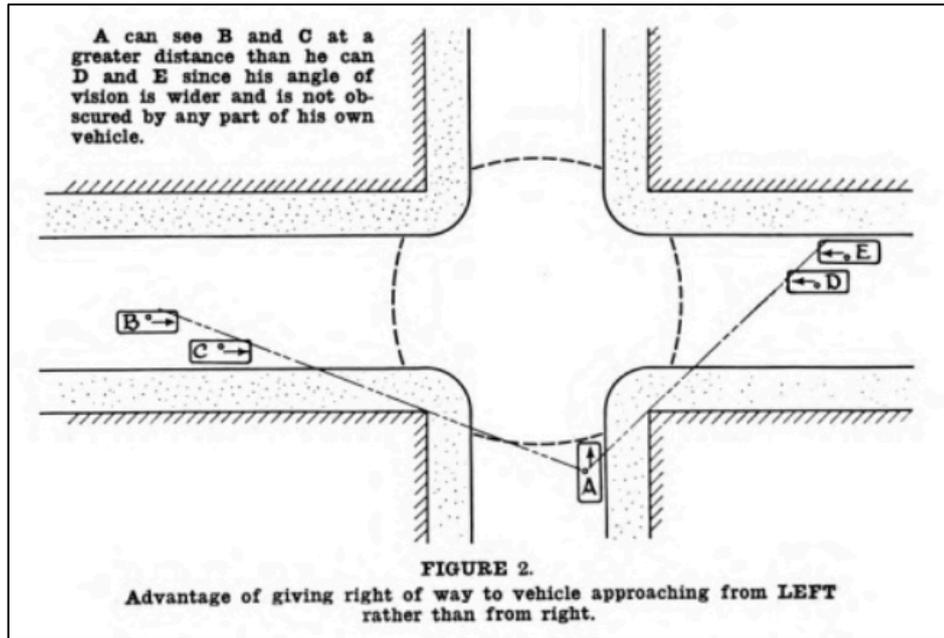


Figura 7. Representação da visibilidade do condutor do Veículo A em relação aos veículos que se aproximam do cruzamento pelos lados esquerdo e direito.

Conforme se depreende da análise da figura, na opinião de William Phelps Eno, os veículos que se aproximam pela esquerda teriam preferência de tráfego porque o veículo A teria maior visibilidade em relação a eles. Ao contrário, os veículos da direita não teriam preferência de tráfego porque a visibilidade em relação a eles seria prejudicada. Nos termos da figura: *“A can see B and C at a greater distance than he can D and E since his angle of vision is wider and is not obscured by any part of his own vehicle”*.

Com relação à justificativa da adoção, pelo Brasil, de uma ou de outra regra de preferência para condutores que se aproximam de cruzamentos não sinalizados, o material disponível é bastante escasso. Analisando-se a Exposição de Motivos n. 45/93 relacionada ao Anteprojeto do Código de Trânsito Brasileiro, que deu origem à Lei 9.503/97, encaminhada pelo então Ministro da Justiça Maurício Corrêa, publicada na Seção I do Diário do Congresso Nacional no dia 6 de julho de 1993, não há menção específica à justificativa da alteração em relação à sistemática de preferência de tráfego em cruzamentos não sinalizados. Também não há qualquer menção ao tema nos pareceres ao Projeto de Lei 3.710/93, que deu origem ao CTB. Ressalte-se que a previsão contida no art. 29, III, *c* do CTB permaneceu inalterada desde o projeto de lei que deu origem à referida lei, o que leva a crer que a previsão foi uma herança de códigos anteriores, mesmo antes da Lei 5.108/66, o Código Nacional de Trânsito.

Nessa esteira, buscou-se a justificativa para a sistemática de preferência em cruzamentos não sinalizados na primeira legislação nacional de trânsito, o Decreto-Lei n.

2.994/41, que estabeleceu o Código Nacional de Trânsito, posteriormente revogado por outros decretos-lei, como o 3.651/41 e o 5.108/66. A previsão de prioridade em cruzamentos não sinalizados estava prevista no art. 5º do DL 2.994/41 (grifos não constam do original):

Art. 5º Prioridade - Quando, em qualquer circunstância, se encontrarem dois ou mais veículos, cujas direções de marcha se cruzarem, passará em primeiro lugar o que vier da direita.

§ 1º Não se aplica esta regra:

- a) quando houver sinal luminoso no cruzamento;*
- b) quando houver guarda sinaleiro;*
- c) nas estradas de rodagem e cruzamentos de linhas de bonde; excepcionalmente, nas vias públicas de grande circulação, as quais, assim classificadas por editais da Repartição Reguladora do Trânsito, deverão trazer placas indicadoras (Estampa I, fig. 7).*

Com relação ao direito internacional, a regra que estabelece a preferência, em cruzamentos não sinalizados, aos condutores que trafegam pela direita foi objeto, dentre outros dispositivos relacionados ao trânsito viário, da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário¹¹ (CVTV), celebrada em 8 de novembro de 1968, assinada originalmente por 36 países, incluindo o Brasil.

A CVTV foi aprovada por meio do Decreto Legislativo n. 33/1980, pelo Congresso Nacional, e ratificada pelo decreto presidencial 86.714/1981, entrando em vigor no Brasil no dia 10 de dezembro de 1981.

O artigo 18 da CVTV dispõe sobre as interseções e obrigações de dar preferência. Devido à importância do dispositivo, reproduz-se seu teor integralmente (grifos não constam do original):

Artigo 18

Interseções e obrigações de dar preferência

1. Todo condutor, ao aproximar-se de uma intersecção deve demonstrar prudência especial, apropriada às condições locais. O condutor do veículo deve, sobretudo, conduzir a uma velocidade que o possibilite a parar a fim de dar passagem a veículo que tenham o direito de preferência.

2. Todo condutor que surgir de uma vereda ou de uma estrada de terra para entrar na via que não seja vereda ou estrada de terra é obrigado a dar passagem aos veículos que trafegam nessa

¹¹ O texto completo e original da Convenção pode ser obtido no sítio eletrônico da Organização das Nações Unidas: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1977/05/19770524%2000-13%20AM/Ch_XI_B_19.pdf. Acesso em 30/10/19.

via. Para finalidade do presente artigo, os termos vereda e estrada de terra poderão ser definidos na legislação nacional.

3. Todo condutor que sair de uma propriedade confinante à via, deverá dar preferência aos veículos que trafegarem nessa via.

4. Com essa ressalva do Parágrafo 7 do presente artigo:

a) Nos Estados em que a circulação se faz à direita o condutor de um veículo deve dar preferência nas intersecções, que não sejam as especificadas no Parágrafo 2 do presente Artigo e no Artigo 25, Parágrafos 2 e 4 desta Convenção, aos veículos que se aproximarem pela direita;

b) As Partes Contratantes ou suas subdivisões, em cujos territórios o trânsito se faz pela esquerda, acham-se livres para regular o direito de preferência nas intersecções, como bem entenderem.

5. Mesmo que os semáforos lhe sejam favoráveis, nenhum condutor, não deve entrar em uma intersecção, se a densidade do trânsito é tal que ele provavelmente seria obrigado a parar na intersecção, obstruindo ou impedindo assim a passagem do trânsito transversal.

6. Todo condutor que haja penetrado numa intersecção, onde o trânsito é controlado por semáforos, pode deixar a intersecção sem aguardar que o trânsito se abra na direção que vai tomar, contanto que isso não impeça o avanço dos outros usuários da via que se dirigem na direção aberta.

7. Nas intersecções, os condutores de veículos que não se desloquem sobre trilho terão a obrigação de ceder passagem aos veículos que se desloquem sobre eles.

Sendo um tratado internacional, a referida convenção possui estatura de lei ordinária, conforme o entendimento atual do Supremo Tribunal Federal exarado no julgamento do RE 466.343/SP¹² e, portanto teria a mesma estatura hierárquica do Código de Trânsito Brasileiro. Ressalte-se que devido ao fato de o CTB ser uma legislação posterior, em caso de conflito entre o Código e a CVTV, deve aquele prevalecer, em respeito ao princípio do *lex posterior derogat legi priori*, conforme preleciona o art. 2º, §1º da LINDB.

Ressalte-se que existe outra convenção internacional, anterior, que trata sobre o tema, a Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário¹³ (CGTV), celebrada em 19 de setembro de 1949 e que entrou em vigor em 26 de março de 1952. O Brasil não foi signatário desse tratado, mas é interessante constatar a previsão existente em seu Anexo 3, item 1., que dispõe sobre a preferência de tráfego em cruzamentos não sinalizados, *in verbis*, no original em inglês:

¹² STF, Pleno, RE 466.343/SP, rel. min Cezar Peluso. j. 03/12/2008.

¹³ Disponível em https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf. Acesso em 30/10/19.

*Annex 2**PRIORITY OF PASSAGE*

1. *When any two vehicles are simultaneously approaching a road intersection by roads of which one does not enjoy priority over the other, the vehicle approaching from the left in countries where the direction of traffic is on the right, and from the right in countries where the direction of traffic is on the left, shall yield the right of way to the other vehicle.*

Percebe-se, portanto, que houve uma mudança significativa entre a Convenção de Genebra de 1949 e a Convenção de Viena de 1968, no que tange à preferência de passagem em cruzamentos não sinalizados. Foi a partir desta última convenção que se estabeleceu, pelo menos nas convenções internacionais no âmbito da ONU, a preferência contida no atual CTB, e que se manteve inalterada desde a edição do primeiro código que tratava do trânsito viário no território nacional. Pode-se dizer, portanto, que o Brasil foi vanguardista em relação à regra da preferência para condutores que vêm pela direita em cruzamentos não sinalizados. Como descrito anteriormente, a Convenção de Genebra de 1949, à qual o Brasil não aderiu, conferia preferência de passagem para veículos que trafegavam *pela esquerda*.

Considerando a previsão da citada regra de preferência em cruzamentos não sinalizados, pergunta-se: qual teria sido a justificativa para a existência de tal regra? Teria William Phelps Eno razão para modificar a preferência de tráfego, anteriormente pela direita, para a esquerda? Qual é o motivo pelo qual se estabeleceu, internacionalmente – a partir de 1968 – e nacionalmente – desde a edição do primeiro Código Nacional de Trânsito –, que os condutores que vêm pela direita teriam preferência de tráfego em cruzamentos não sinalizados? As figuras a seguir buscam demonstrar, matematicamente, uma hipótese de justificativa de existência da referida regra, de forma similar ao que fez Eno em seus estudos do início do século passado.

A Figura 8 a seguir mostra um cruzamento perpendicular comum, no qual há construções de mesmas dimensões em cada um dos lotes das esquinas adjacentes. As calçadas que circundam os referidos lotes apresentam a mesma largura. As pistas possuem largura de 7,0 m, e cada faixa de trânsito possui largura de 3,5 m. O veículo azul está posicionado de forma equidistante das delimitações da faixa de trânsito que ocupa, voltado para o sentido norte. Para os cálculos realizados na figura, o condutor do veículo azul está posicionado a 6,42 m da linha mediana da pista à sua frente e 9,87 m do prolongamento da delimitação norte

da referida pista. O veículo foi posicionado de forma a uma distância aleatória da região do cruzamento.

Resolvendo-se os triângulos retângulos formados pelas medidas da Figura 8, obtêm-se os ângulos de visão que o condutor possui para cada lado do cruzamento, representados nas Figuras 8 e 9. Como se observa nas figuras, na situação apresentada o condutor do veículo possui um ângulo de visão de $81,8^\circ$ para a esquerda e de $78,8^\circ$ para a direita do cruzamento. Poder-se-ia imaginar, portanto, que a visibilidade do condutor para a esquerda é levemente maior que para a direita. Com efeito, teria razão Eno ao inverter a preferência anteriormente estabelecida em seus trabalhos – modificando-se a preferência da direita para a *esquerda*.

Entretanto, deve-se considerar a existência da coluna anterior esquerda do veículo, que bloqueia parte da visão que o condutor possuiria.

Como demonstram as Figuras 11 a 13, a coluna anterior esquerda do veículo bloquearia $9,9^\circ$ do campo de visão que o condutor do veículo possui para a esquerda. O valor da distância do condutor para o centro da coluna, no caso, foi de 87 centímetros (ou 0.87 m). As Figuras 11 a 13 mostram o processo de cálculo do referido valor de $9,9^\circ$ de prejuízo ao campo de visão do condutor, para a esquerda.

Com efeito, apesar de o ângulo de visão do condutor para a esquerda ($81,8^\circ$) ser supostamente maior que aquele para a direita ($78,8^\circ$), existe, no caso examinado, uma redução de aproximadamente 10° do ângulo de visão para a esquerda em virtude da existência da coluna anterior esquerda do veículo. Ressalte-se que essa “sombra” pode coincidir com o deslocamento de um determinado veículo que venha pela esquerda, impossibilitando que o condutor que se aproxima do cruzamento o veja, aumentando as chances de uma colisão.

Outro ponto digno de comentário é a distância à qual é possível visualizar os veículos se aproximando do cruzamento, tendo como observador o condutor do veículo existente na figura apresentada. Na situação em tela, o condutor do veículo possui visibilidade para a direita, em relação aos veículos que trafegavam na faixa de trânsito de sentido leste – oeste, de aproximadamente 49,5 m em relação ao eixo longitudinal da pista à sua frente. Quanto à visibilidade para a esquerda, o condutor teria visibilidade máxima de aproximadamente 45,5 m em relação aos veículos que trafegam na faixa de trânsito de sentido oeste – leste do referido cruzamento.

As considerações feitas nos parágrafos anteriores permitem sugerir uma hipótese que justificaria a aplicação da regra de preferência para os veículos que se aproximam de um determinado cruzamento pela direita. O condutor que não possui preferência, por ter maior

visibilidade para a direita, deve conceder passagem aos veículos que se aproximam do cruzamento por esse lado. Por outro lado, devido ao fato de o veículo analisado nas Figuras 8 e 9 possuir menos visibilidade à esquerda, os veículos que se aproximam do cruzamento por esse lado é que devem conceder passagem a ele. Essas regras respeitariam as recomendações gerais de prudência nas vias, e em especial em cruzamentos, conforme previsto na codificação viária atual em seus arts. 6º, inciso I; 26, inciso I; 27 e 44.

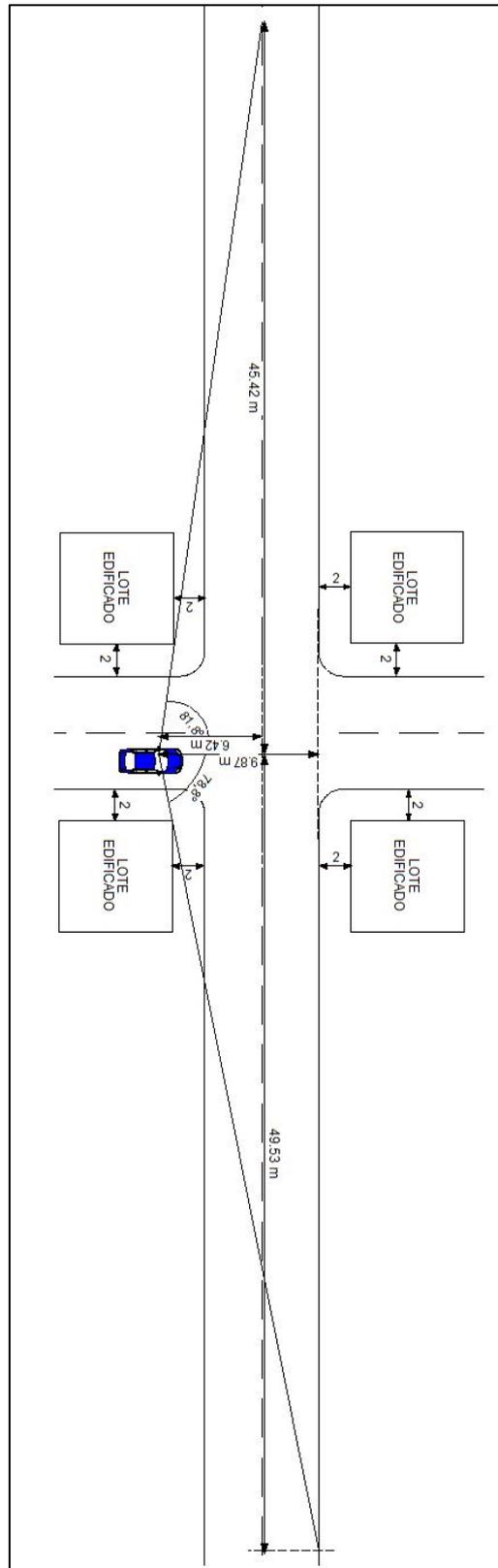


Figura 8. Análise da visibilidade de um condutor em determinado cruzamento.

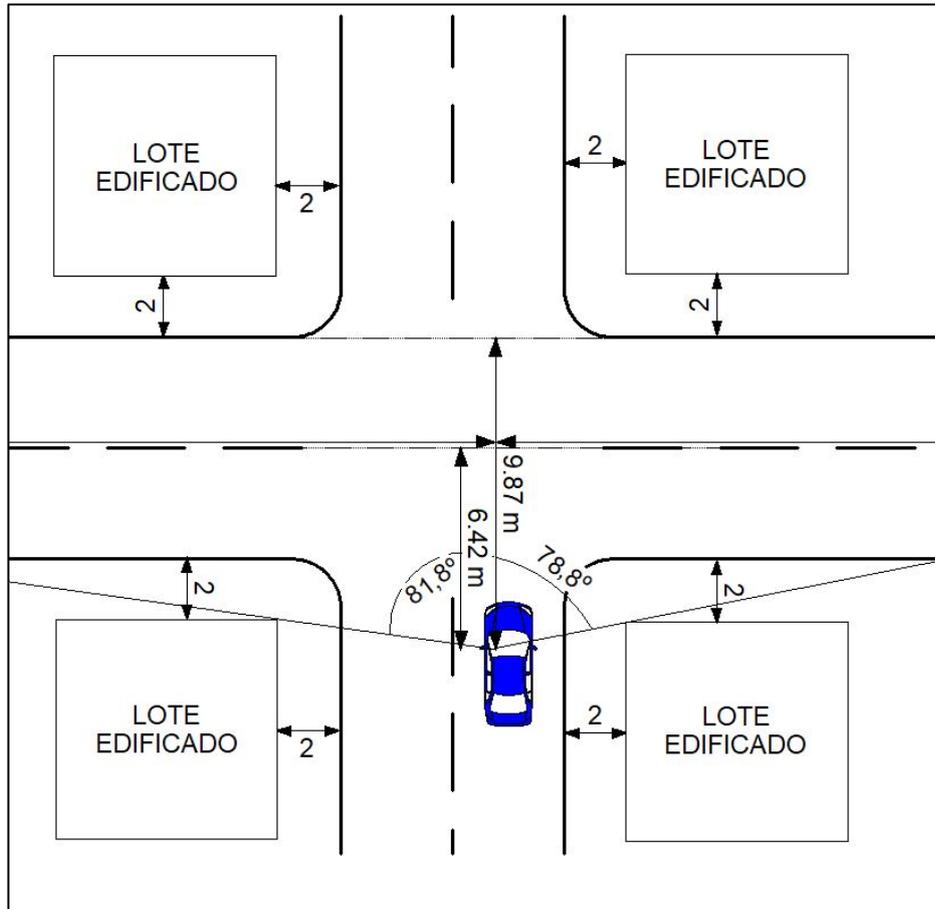


Figura 9. Visibilidade do condutor de um veículo em determinado cruzamento. Observar os ângulos de visibilidade – para a direita e para a esquerda – sem considerar a existência da coluna anterior esquerda do veículo.

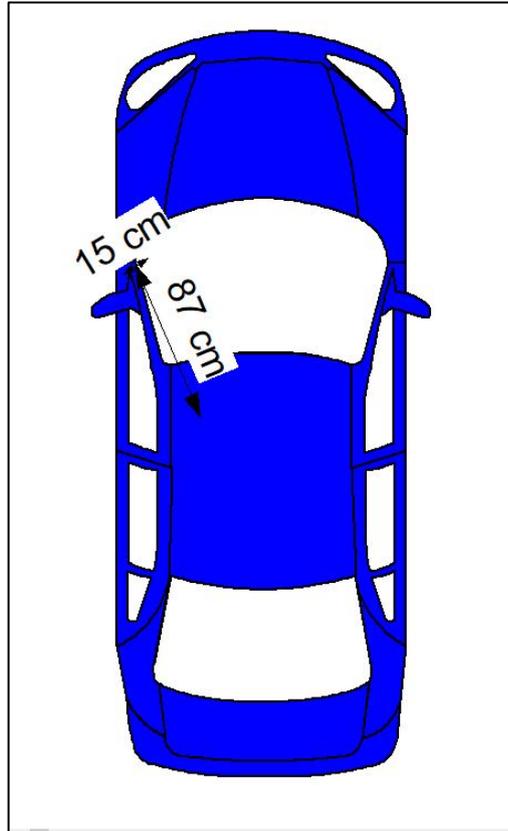


Figura 10. Distância do condutor (87 cm) em relação à coluna anterior esquerda do veículo, que possui nesse caso uma largura de 15 cm.

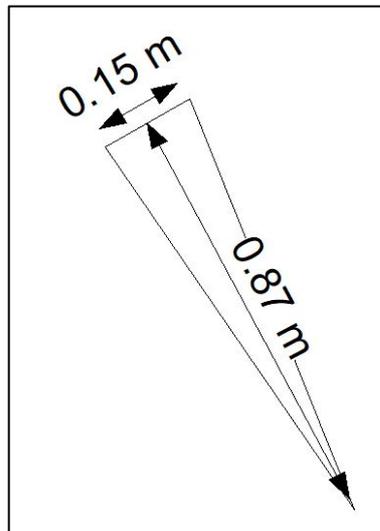


Figura 11. Representação geométrica da situação descrita na figura anterior. Formou-se um triângulo isósceles cuja altura é o valor da distância entre o condutor e o meio da coluna anterior esquerda do veículo.

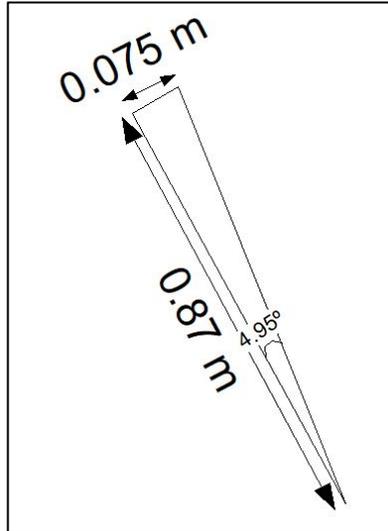


Figura 12. Resolvendo-se os dois triângulos retângulos formados, chegou-se ao valor de 4,95° para o ângulo do vértice oposto à metade do valor da largura da coluna anterior esquerda do veículo.

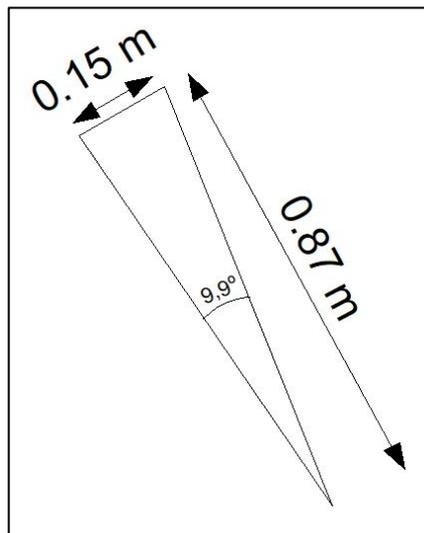


Figura 13. Junção dos dois triângulos retângulos formados, resultando no valor de 9,9° para o vértice do ângulo oposto ao lado que representa a largura da coluna anterior esquerda do veículo – e que também representa o prejuízo à visibilidade, para o condutor do veículo, oriundo da existência da referida coluna.

4. ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA A RESPEITO DO TEMA

4.1. A jurisprudência no Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios - TJDFT

Consulta realizada no sítio eletrônico do TJDFT, utilizando-se o termo “cruzamento não sinalizado” resultou em dezesseis (16) acórdãos, sendo onze (11) no âmbito do Tribunal e cinco (05) em Turmas Recursais. Dos onze acórdãos do Tribunal, apenas nove trataram especificamente da regra contida no art. 29, III, *c* do CTB ou no art. 13, IV, do antigo CNT, que apresentava a mesma previsão do referido dispositivo do CTB quanto à preferência de tráfego em cruzamentos.

Todos os cinco acórdãos analisados das Turmas Recursais dos Juizados Especiais fizeram interpretação literal do previsto no art. 29, III, *c* do CTB, concedendo preferência de passagem nos casos em questão para os veículos que trafegavam pela direita (Processo 07373157420188070016, 1ª Turma Recursal, rel. Fabrício Fontoura Bezerra, j. 06/09/2019; ACJ 20140111238810, 2ª Turma Recursal, rel. Aiston Henrique de Sousa, j. 14/07/2015; ACJ 20070910158612, 1ª Turma Recursal, rel. Esdras Neves, j. 16/09/2008; ACJ 20040410164166, 1ª Turma Recursal, rel. José Guilherme, j. 13/12/2005; ACJ 20050910052818, rel. Jesuíno Rissato).

Dos nove acórdãos do Tribunal analisados, seis (06) apontam expressamente no sentido da interpretação literal do disposto no art. 29 do CTB, concedendo preferência de tráfego, em cruzamentos não sinalizados, aos condutores que trafegam pela direita. Nesse sentido, confirmaram-se os seguintes julgados: APC 20150110549106, 6ª Turma Cível, rel. Des. José Divino, j. 25/10/2017; APC 20160510068767, 3ª Turma Cível, rel. Des. Maria de Lourdes Abreu, j. 26/07/2017; APC 20080310054479, rel. Des. Jair Soares, j. 03/07/2013; APC 5072398, rel. Des. George Lopes Leite, j. 29/11/1999. Ainda na vigência do antigo CNB, mas mantendo a posição de que a preferência é de veículos que vêm pela direita em cruzamentos não sinalizados, conforme o art. 13, IV do referido Código: APC 2536391, rel. Des. Estevam Maia, j. 19/05/1997; APC 3082593, rel. Des. Nívio Geraldo Gonçalves, j. 20/09/1993. A seguir, segue excerto de ementa do primeiro julgado mencionado, sendo ele o mais recente julgado pelo Tribunal (grifos meus):

DIREITO CIVIL. SEGURADORA. AÇÃO DE RESSARCIMENTO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. COLISÃO DE VEÍCULOS.

I. Nos termos do art. 29, inciso III, alínea 'c' do CTB, quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem o que vier pela direita do condutor.

II. Comprovada a conduta imprudente da parte ré, que ingressou em via preferencial no momento em que as condições de trânsito não eram favoráveis, deve ressarcir os prejuízos sofridos pela seguradora com o veículo segurado.

III. Negou-se provimento ao recurso.

Um dos acórdãos entendeu que haveria, no caso concreto, culpa concorrente entre os condutores, afastando a preferência do condutor que vinha pela direita no cruzamento em questão, não sinalizado: APC 4994298, rel. Des. Romão C. Oliveira, j. 06/05/1999. Ressalte-se que esse acórdão tratou de colisão ocorrida ainda na vigência do antigo CNT.

Os dois acórdãos que mitigaram a regra contida no art. 29, III, *c* foram relatados pelo mesmo Desembargador: Alfeu Machado. Na verdade, trata-se de um acórdão que apreciou uma apelação e outro que apreciou embargos de declaração interpostos contra o referido acórdão. Assim, trata-se de apenas uma decisão que de fato enfrentou o mérito, proferida na APC 20120111130265, 1ª Turma Cível, j. 23/01/2013. Para melhor compreensão desse acórdão, segue excerto de sua ementa:

PROCESSO CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS PROVENIENTE DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. ACIDENTE EM VIA NÃO SINALIZADA. MITIGAÇÃO DO ART. 29, III, "C", DO CTB. REGRA DE EXPERIÊNCIA. VIA PRINCIPAL. DIREITO DE PREFERÊNCIA. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. SENTENÇA REFORMADA.

1. A requerente, ora apelada, ao narrar a dinâmica do acidente reconhece, por mais de uma vez, que o caminhão da apelante trafegava pela via principal.

2. Analisando detidamente as provas coligidas nos autos, verifica-se que, de fato, o caminhão da apelante trafegava na via principal da rua, eis que, diante das fotos originais, em conjunto com o depoimento das testemunhas, não há dúvidas sobre qual via este trafegava; fato que não foi contestado pelo il. patrono da requerente/apelada por ocasião da audiência de instrução e julgamento.

3. Como se sabe, o art. 29, III, "c", do CTB dispõe que num cruzamento não sinalizado a preferência é do veículo que vier pela direita do condutor. Entretanto, a jurisprudência vem mitigando referida norma em razão das regras de experiência. Precedentes: REsp 1069446/PR, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 20/10/2011, DJe 03/11/2011 e (Acórdão n.527502, 20090310044966APC, Relator: WALDIR LEONCIO LOPES JUNIOR, 2ª Turma Cível, Publicado no DJE: 18/08/2011. Pág.: 165).

(...)

Argumentou-se nesse acórdão que deveriam ser aplicadas as “regras de experiência”, afastando a incidência do art. 29, III, *c*, do CTB no caso concreto. No evento tratado, a apelada entrou inadvertidamente na via considerada “principal”, mesmo que essa, pela regra expressa do CTB, não tivesse a preferência no cruzamento em questão.

Consta no acórdão que as regras de experiência devem ser aplicadas em casos onde a natureza das vias seja muito distinta, como no caso de cruzamento entre ruas e avenidas. Seria imprescindível, portanto, analisar não somente o texto do CTB, mas também o fluxo de tráfego e amplitude das vias envolvidas no cruzamento, para que se conclua sobre a preferência de tráfego no local.

As regras de experiência, ou “máximas de experiência” integram, segundo Moacyr Amaral Santos¹⁴ como o que “se pode genericamente denominar cultura”, e são “normas destinadas [ao juiz] a servir como premissa maior dos silogismos que forma no seu trabalho de fixação, interpretação e avaliação das provas”. Seriam as “regras de experiência comum”, segundo o processualista.

A questão da “regra de experiência” é expressamente prevista no atual Código de Processo Civil (Lei 13.105/15) em seu art. 375: “O juiz aplicará as regras de experiência comum subministradas pela observação do que ordinariamente acontece e, ainda, as regras de experiência técnica, ressalvado, quanto a estas, o exame pericial”. Em parte, o legislador do novo código processual repetiu regra contida no art. 335 do Código de Processo Civil revogado (Lei 5.869/73), pelo qual era possível que “em falta de normas jurídicas particulares, o juiz aplicará as regras de experiência...”.

Há juristas que criticam¹⁵ a possibilidade de aplicação dessa regra, destacando-se Lênio Streck, que produziu artigo intitulado “O NCPC e as esdrúxulas ‘regras de experiência’: verdades ontológicas?”¹⁶. No artigo, o jurista destaca que é temerária a redação do referido artigo, pois se abre possibilidade para que o juiz *sempre* aplique as regras de experiência, independentemente de, no caso concreto, haver conflito com a lei.

¹⁴ Santos, MA. Comentários ao Código de processo civil, v. IV, 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1988. pp. 41/44.

¹⁵ Yarshell, FL. Máximas de experiência e Internet. Artigo publicado no sítio eletrônico “Carta Forense”. Disponível em <http://www.cartaforense.com.br/conteudo/colunas/maximas-de-experiencia-e-internet/11743>. Acesso em 31/10/19.

¹⁶ Streck, LL. O NCPC e as esdrúxulas “regras de experiência”: verdades ontológicas?, publicado na revista Consultor Jurídico. Disponível em <https://www.conjur.com.br/2015-abr-09/senso-incomum-ncpc-esdruxulas-regras-experiencia-verdades-ontologicas>. Acesso em 31/10/19.

Diferentemente do que ocorria no CPC revogado, quando o juiz só poderia aplicar as regras de experiência “em falta de normas jurídicas particulares”, o legislador do novo CPC ampliou a possibilidade de aplicação das regras de experiência, *a priori*, para qualquer caso.

A decisão isolada do TJDFT que afastou a regra expressa no art. 29, III, *c* do CTB citou uma jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, relatada pela ministra Nancy Andrichi, e que será objeto de discussão no item posterior. Afora essa decisão do TJDFT, como visto, *todas* as demais decisões analisadas que se detiveram à análise do art. 29, III, *c* do CTB aplicaram expressamente a regra de preferência para cruzamentos não sinalizados. Historicamente, portanto, é nesse sentido a jurisprudência mais recente do Tribunal em questão, inclusive a mais recente.

4.2. A jurisprudência no Superior Tribunal de Justiça

O Superior Tribunal de Justiça recebeu do Constituinte de 1988, dentre outras funções, a de uniformizar o entendimento jurisprudencial a respeito da legislação infraconstitucional¹⁷.

Nesse sentido, tratando-se o CTB de legislação federal, é competência do STJ interpretar a referida lei, dando-lhe sentido e alcance. Desde a vigência do CTB, em 1997, vários foram os casos enfrentados pelo Tribunal da Cidadania que envolveram a discussão sobre o art. 29, III, *c* do referido Código.

Para análise e cotejo das decisões do referido Tribunal quanto à matéria, foi realizada uma pesquisa de jurisprudência no sítio do STJ¹⁸, utilizando como argumento de pesquisa a expressão “cruzamento nao sinalizado” (entre aspas, sem o acento gráfico), de forma idêntica à realizada para pesquisa jurisprudencial no TJDFT. Foram encontrados quatro acórdãos e 68 decisões monocráticas com o citado argumento de pesquisa.

Dos quatro acórdãos encontrados, apenas três foram julgados após a vigência do atual CTB. Um desses acórdãos não analisou a questão objeto deste trabalho, limitando-se a apreciar a responsabilização civil do Estado em virtude da não sinalização do cruzamento. Assim, apenas dois dos acórdãos trataram especificamente da questão objeto deste trabalho: são o REsp 1.069.446/PR¹⁹ e o AgInt no AREsp 903.883/MG²⁰.

¹⁷ LENZA, P. Direito Constitucional Esquematizado. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 145.

¹⁸ Disponível em <https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>. Acesso em 01/11/19.

¹⁹ STJ, REsp 1.069.446/PR, 3ª Turma, rel. min. Nancy Andrichi, j. 20/10/2011, DJe 03/11/2011.

No REsp 1.069.446/PR, foram interpostos dois recursos especiais – um pelo autor e outro pelo réu na ação que deu origem aos recursos – visando à impugnação do acórdão exarado pelo Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), em julgamento de apelação contra sentença proferida pelo juízo de primeiro grau. O acórdão do TJPR, mantendo o mesmo sentido da sentença recorrida, afastou a aplicação do direito de preferência estabelecido pelo CTB em cruzamentos não sinalizados, pois no caso analisado o condutor que veio pela direita no cruzamento trafegava em uma rua e adentrou uma avenida – vias com naturezas e dimensões distintas –, justificando a inversão da preferência legal.

O entendimento da relatora, acompanhado pelos demais ministros da Turma, foi no sentido de manter o acórdão recorrido, entendendo que, no caso em tela, a regra do CTB não deveria ser aplicada.

Por sua importância, reproduz-se trecho do voto (grifos meus):

“É do senso comum, perceptível a qualquer cidadão, que atravessar uma avenida movimentada a partir de uma simples rua, sem observar o tráfego, é uma conduta imprudente [...] Ainda que sem sinalização, a diferença de movimento entre as duas vias gera uma natural compreensão da regra de conduta a ser seguida.

A motocicleta que transitava pela avenida, por sua vez, atuava em um regime de confiança, como sói ocorrer com o condutor de qualquer veículo automotor. É também do senso comum que um veículo que trafega numa avenida tem, normalmente, seu trânsito livre.

Não se está a afirmar, aqui, que o condutor da moto, mesmo trafegando na avenida, não tenha de permanecer atento a cada cruzamento, reduzindo sua velocidade. É claro que essa obrigação também lhe assiste, nos termos do art. 44 do CTB. Contudo, se o ônibus parou antes de cruzar a avenida, avançando posteriormente, a confiança de que permaneceria parado naturalmente se reforçou no espírito do condutor da motocicleta. Ao parar – seguindo, frise-se, a regra de experiência para situações como essa – o motorista do ônibus incrementou, com seu comportamento, o risco inerente ao cruzamento. Ele não poderia, de modo algum, avançar posteriormente.”

O citado recurso especial foi assim ementado (grifos não constam do original):

CIVIL. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. REGIME DE PREFERÊNCIAS ENTRE VEÍCULOS. CRUZAMENTO. AUSÊNCIA DE SINALIZAÇÃO. REGRA DE EXPERIÊNCIA.

²⁰ STJ, AgInt no AREsp 903.883/MG, 4ª Turma, rel. min. Antônio Carlos Ferreira, j. 15/04/2019, DJe 23/04/2019.

VALIDADE. COMPORTAMENTO DO CONDUTOR. INCREMENTO DE RISCO. RESPONSABILIDADE DOS VEÍCULOS DE MAIOR PORTE. RECONHECIMENTO.

1. Num cruzamento não sinalizado, em princípio, a preferência é do veículo que vem da direita, consoante determina o art. 29, III, "c" do CTB. Contudo, se as vias têm fluxo de trânsito muito distintos, como ocorre entre ruas e avenidas, a regra de experiência determina que o veículo que trafega pela rua dê preferência ao veículo que trafega pela avenida, independentemente da sinalização.

2. Se o condutor de um ônibus, cruzando uma avenida a partir de uma rua, para seu veículo a fim de observar o fluxo na avenida, duas consequências podem ser extraídas: primeiro, a de que ele reconheceu uma regra costumeira no sentido de dar a preferência, independentemente da sinalização; segundo, que transmitiu, à motocicleta que trafegava pela avenida a justa expectativa de que permaneceria parado, agravando, com isso, por sua conduta, o risco de acidente.

3. A regra geral do art. 29, §2º, do CTB é expressa em determinar a responsabilidade dos veículos maiores pela segurança dos veículos menores no trânsito, o que incrementa o dever de cuidado dos motoristas de veículos pesados.

Analisando-se o AgInt no AREsp 903.883/MG, o acórdão espelhou-se no entendimento firmado no REsp 1.069.446/PR, e também em outras decisões: AREsp 411.971/DF (rel. min. Luis Felipe Salomão, julgado em 24/3/2014, DJe 8/4/2014) e REsp 1.480.880/PR (rel. min. Marco Buzzi, julgado em 18/2/2016, DJe 24/2/2016 – decisão monocrática). Esses julgados citados também afastaram a aplicação do art. 29, III, c do CTB em cruzamentos não sinalizados entre vias de naturezas distintas. Em trecho da decisão monocrática proferida no REsp 1.480.880/PR, o relator, ministro Marco Buzzi, entendeu que “De fato, o entendimento deste Tribunal Superior de Justiça é, em regra, pela aplicação do art. 29, III, do CTB nos casos de cruzamento sem sinalização. A exceção surge quando *evidente* a preferência de uma das vias.” (grifos não constam do original).

Das 68 decisões monocráticas resultantes da pesquisa realizada no sítio eletrônico do STJ, foram analisadas as dez primeiras²¹, sendo oito decisões proferidas em AREsp e duas em REsp.

²¹ AREsp 1.259.481/GO, rel. min. Marco Buzzi, DJe 02/10/2019; AREsp 1.508.143/GO, rel. min. Maria Isabel Gallotti, DJe 02/09/2019; AREsp 848.435/RS, rel. min. Antônio Carlos Ferreira, DJe 19/02/2019; AREsp 903.883/MG, rel. min. Antônio Carlos Ferreira, DJe 19/12/2018; AREsp 1.106.335/PE, rel. min. Luis Felipe Salomão, DJe 21/08/2018; AREsp 1.129.681/MS, rel. min. Marco Aurélio Belizze, DJe 21/02/2018; AREsp 1.214.198/MS, rel. min. Moura Ribeiro, DJe 09/02/2018; AREsp 1.049.524/SP, rel. min. Ricardo Villas Bôas

Dentre as dez decisões monocráticas analisadas, duas não enfrentaram a questão da preferência em cruzamentos não sinalizados (REsp 1.685.505/RO e REsp 1.476.279/RJ); uma decidiu a favor da regra inscrita no CTB, mas no caso concreto a via que teria, em tese, a preferência segundo o CTB também a teria se fossem consideradas as características das vias em questão, como largura, fluxo de veículos etc. (AREsp 1.049.524/SP); uma decisão (AREsp 1.508.143/GO) decidiu de acordo com a regra expressa no CTB, mas no caso concreto as vias em questão apresentavam as mesmas características.

Conclui-se, portanto, que das oito (08) decisões que enfrentarem expressamente a controvérsia envolvendo o art. 29, III, *c* do CTB, a maioria foi no sentido de que a aplicação do referido artigo deveria ser afastada nos seguintes casos:

- i. quando a via “não preferencial”, de acordo com o CTB, tenha fluxo de trânsito mais intenso; ou
- ii. quando, pelo costume do local, a via que não teria a preferência de acordo com o CTB passe a tê-la, segundo “regras de experiência”; ou
- iii. quando a via “não preferencial” tenha amplitude, ou largura, maior do que a via em tese preferencial.

Ressalte-se que de acordo com a *ratio decidendi* dos julgados analisados, os requisitos para afastamento da aplicação do previsto no CTB não são cumulativos. Com efeito, o disposto no Código seria afastado, nos termos das decisões analisadas, pela simples diferença de largura entre as vias; ou pela diferença de fluxo de veículos; ou pelos costumes do local.

Observou-se que as decisões que afastavam a regra contida no CTB se amparavam no REsp 1.069.446/PR, já citado anteriormente. Devido à importância que teve para consolidação dessa jurisprudência – provavelmente por ter sido a primeira decisão colegiada do Tribunal nesse sentido, prolatada em sede de REsp –, esse julgado será pormenorizado a seguir.

O citado julgado, do ano de 2011, foi relatado pela ministra Nancy Andrichi, e reconheceu a preferência, em cruzamentos não sinalizados, aos condutores que deles se aproximavam pela esquerda. Esse entendimento, como já mencionado, contraria frontalmente a interpretação literal do disposto no art. 29, III, *c*, que prevê a preferência para os condutores que se aproximam de cruzamentos não sinalizados pela *direita*.

Cueva, DJe 05/09/2017; REsp 1.685.505/RO, rel. min. Raul Araújo, DJe 28/08/2017; REsp 1.476.279/RJ, rel. min. Moura Ribeiro, DJe 17/05/2017.

No julgado em questão, a ministra relatora, acompanhada pelos demais integrantes da Turma, reconheceu a particularidade do caso concreto, pois o cruzamento não sinalizado em questão era formado por uma avenida e uma rua. De acordo com a relatora, as avenidas em geral teriam precedência sobre as ruas, pois possuiriam fluxos mais intensos de tráfego e maior largura, o que afastaria a regra contida no CTB.

Analisando os fundamentos da decisão do citado julgado, reconheceu-se, portanto, que a preferência em cruzamentos não sinalizados seria regulado, em princípio, pelo CTB, exceto quando as vias que se cruzem forem de natureza diversa: a via que apresentasse maior fluxo e/ou maior largura teria preferência sobre vias de menor fluxo e/ou mais estreitas, o que, frise-se, contraria frontalmente o disposto no Código de Trânsito.

O fundamento utilizado pela relatora no recurso parece ter sentido. Imagina-se que vias mais largas e/ou que apresentam maior fluxo tenham, de fato, precedência sobre vias ditas secundárias, de menor fluxo e largura. Desse modo, em cruzamentos não sinalizados, parece lógico e sensato que avenidas tenham preferência de tráfego sobre ruas, alamedas e demais vias de menor largura e de trânsito menos intenso.

Os fundamentos utilizados no REsp 1.069.446/PR, parecem autorizar que, *independentemente do local, avenidas tenham preferência sobre ruas, quando referidas vias se cruzem em pontos não sinalizados*. Há diversos problemas práticos que podem surgir dessa interpretação, que serão a seguir examinados.

- i) É possível que, em determinados trechos, as avenidas se estreitem e fiquem da mesma largura ou que até mesmo apresentem largura menor que ruas que as cruzem. Caso haja cruzamento entre essas vias, deve ser seguido o mesmo entendimento firmado no julgado do STJ, ou se deve respeitar o disposto no Código? Parece ter sido a intenção do julgado em conferir preferência de tráfego em cruzamentos não sinalizados às vias que, na região do cruzamento, sejam mais largas e/ou tenham maior fluxo de tráfego. Assim, a generalização exposta no julgado, de que avenidas teriam preferência sobre ruas, não parece ser o entendimento mais apropriado. Apesar dessa crítica, a decisão monocrática no AREsp 1.508.143/GO considerou que a previsão legal só seria afastada caso as vias, na região do cruzamento, tivessem larguras distintas, o que sinaliza uma evolução da jurisprudência e uma relativização do exposto no REsp 1.069.446/PR;
- ii) Apesar de criticável, a redação do CTB quanto ao tema é objetiva: independentemente das características das vias na região do cruzamento entre elas,

a preferência será sempre do condutor que vier pela direita. Não é necessário que o condutor avalie as condições de tráfego ou a largura das vias no cruzamento. É necessário apenas que ele respeite a preferência de tráfego de veículos que venham pela sua direita na região do cruzamento. Nesse ponto, a regra do CTB colabora para a segurança jurídica e viária, pois os condutores que viriam pela esquerda, em cruzamentos não sinalizados, *sempre* teriam de dar a preferência, não havendo necessidade de nenhum exercício cognitivo ou análise de cunho subjetivo por parte do condutor, o que poderia provocar equívocos e, conseqüentemente, acidentes de trânsito;

- iii) Em sentido semelhante ao discutido no item anterior, por ser uma decisão com entendimento conflitante ao que está disposto no CTB, acaba-se criando insegurança jurídica para os usuários das vias e também para as autoridades de trânsito. Imagine-se que uma autoridade de trânsito esteja fiscalizando o tráfego em um cruzamento não sinalizado: deve ele se ater ao disposto no CTB ou ao entendimento exarado no REsp 1.069.446/PR? Se muitas forem aplicadas em sentido contrário ao disposto no CTB, como as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, com competência para julgar recursos administrativos contra infrações – deveriam proceder? Nos cursos de formação de condutores oferecidos pelos Detrans estaduais, como seria ensinada a regra de preferência em cruzamentos não sinalizados? De acordo com o CTB ou de acordo com a jurisprudência do STJ?;
- iv) É famoso o brocardo *in claris cessat interpretatio*: não há margem de interpretação possível ao intérprete quando a redação do dispositivo legal é óbvia e unívoca. Mesmo que se considere a crítica feita ao brocardo²², não há outra interpretação possível de ser conferida ao art. 29, III, *c*, do CTB, senão aquela expressamente prevista: a preferência em cruzamentos não sinalizados deve ser concedida aos veículos que trafegam pela direita do condutor – respeitadas outras preferências expressamente previstas. Esse princípio interpretativo é consuetudinário do Estado Democrático de Direito, cuja natureza é a atuação do Estado com inafastável respeito às regras e princípios jurídicos que norteiam o regime jurídico-

²² PEREIRA, CMS. Instituições de Direito Civil – Introdução ao Direito Civil – Teoria Geral de Direito Civil. Rio de Janeiro, Forense, 30ª ed.: p. 165.

institucional de um determinado país²³. Assim, ao interpretar um dispositivo legal de forma diametralmente contrária ao que está expresso, o intérprete não só produz insegurança jurídica e injustiça, mas também adentra na função típica do Poder Legislativo, exorbitando de suas funções, o que vai de encontro ao contido no artigo 2º da Constituição Federal de 1988; e

- v) Há diversos autores que defendem a eficácia vinculante dos precedentes firmados pelos tribunais superiores no ordenamento jurídico brasileiro²⁴, mesmo em casos que não gerem, em princípio, vinculação, como seria de se esperar em julgamentos de casos repetitivos e em incidentes de assunção de competência e resolução de demandas repetitivas. Com efeito, para os autores que defendem a eficácia vinculante dos precedentes, o REsp 1.069.446/PR a possuiria, vinculando o Poder Judiciário e a Administração Pública, em que pese ser uma decisão que não tenha passado pelos procedimentos exigidos pelo Código de Processo Civil para que seja, de fato, um precedente vinculante – como os acórdãos prolatados em incidentes de resolução de demandas repetitivas; em assunção de competência ou em julgamento de recursos extraordinário ou especial repetitivos, conforme disposto no art. 927, III e IV da citada norma processual. Mesmo que se considere que o julgado não possui eficácia vinculante, ele serviria ao menos de precedente persuasivo para os tribunais inferiores, cujo acolhimento seria recomendável. Como observado nos julgados do TJDFT, este Tribunal parece não estar atento para as decisões exaradas pelo STJ referentes ao tema.

²³ SOAMES, S. Antonin Scalia's Philosophy of Legal Interpretation, Chicago: University of Chicago Press, p. 4.

²⁴ Dentre eles, podem-se citar Daniel Mitidiero e Luiz Guilherme Marinoni.

5. CRUZAMENTOS NÃO SINALIZADOS E O DIREITO COMPARADO

A discussão sobre a regra de prioridade para os veículos que adentram cruzamentos não sinalizados pela direita é atual. Um município da Bélgica, por exemplo, refutou a regra da “preferência pela direita”, ao mesmo tempo que viu diminuir os acidentes de trânsito em cruzamentos^{25,26}. Nesse caso, contudo, os cruzamentos foram anteriormente devidamente sinalizados, o que, na realidade brasileira, já afastaria a incidência da “preferência pela direita” de qualquer modo. A autoridade de trânsito da Bélgica alertou, entretanto, que a mudança de preferência das vias deveriam ser sempre devidamente sinalizadas, sob o risco de ocorrer sinistros de trânsito.

A controvérsia também está presente na França²⁷ e em Luxemburgo²⁸. Os críticos da regra pontuam que ela seria uma convenção ultrapassada e não mais aplicável nas condições viárias atuais das cidades europeias. Seria mais lógico conceder a preferência para vias consideradas “preferenciais”, pela sua largura ou fluxo de tráfego, sinalizando adequadamente os cruzamentos, pelo menos até que se crie uma cultura nos condutores nesse sentido.

Por outro lado, os defensores da regra da “preferência pela direita” enfatizam que haverá aumento substancial de gastos com a confecção de placas de sinalização – que em tese deverão ser instaladas em todo e qualquer cruzamento.

Com o fito de compreender e comparar as normas viárias internacionais referentes à matéria, foi realizada uma pesquisa na legislação de diversos países para compreender o tratamento conferido ao tema em questão: a preferência de tráfego em cruzamentos não sinalizados. Foram escolhidos países de tradição similar, como os ibéricos e latino-

²⁵ Debate over priority-to-the-right traffic rule. Disponível em <https://www.thebulletin.be/debate-over-priority-right-traffic-rule>. Acesso em 04/11/2019.

²⁶ Bientôt la fin de la priorité de droite ? Disponível em: https://www.levif.be/actualite/belgique/bientot-la-fin-de-la-priorite-de-droite/article-normal-363813.html?cookie_check=1572916507. Acesso em 04/11/2019.

²⁷ Pourquoi la priorité à droite existe encore en 2019 ? Disponível em: <https://www.caradisiac.com/pourquoi-la-priorite-a-droite-existe-encore-en-2019-177492.htm>. Acesso em 04/11/2019.

²⁸ «Aucune raison» de changer la priorité à droite. Disponível em: <http://www.lessentiel.lu/fr/luxembourg/story/aucune-raison-de-changer-la-priorite-a-droite-27134181>. Acesso em 04/11/2019.

americanos, bem como países com tradição jurídica de *common law*. Ressalte-se que a escolha dos países, dentre os grupos citados, foi feita de forma aleatória.

Foram também incluídos na pesquisa aqueles países que possuem o sistema de tráfego baseado na “mão inglesa”, isto é, onde o tráfego de veículos se dá pela esquerda da pista, e não pela direita.

i) Portugal

O diploma legal que trata das regras de circulação de veículos nas estradas e outras vias em Portugal é o Código da Estrada²⁹ (Decreto Lei n. 114/1994, com as alterações produzidas pelo Decreto Lei n. 107/2018).

A preferência de tráfego, ou *cedência de passagem*, no vernáculo lusitano, é estabelecida na “Secção IV”, “Subsecção I”, do referido Código, em seu art. 29, *in verbis*:

Artigo 29.º

Princípio geral

1 - O condutor sobre o qual recaia o dever de ceder a passagem deve abrandar a marcha, se necessário parar, ou, em caso de cruzamento de veículos, recuar, por forma a permitir a passagem de outro veículo, sem alteração da velocidade ou direção deste.

2 - O condutor com prioridade de passagem deve observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito.

Especificamente quanto à preferência de passagem em cruzamentos, a regra é estabelecida no artigo seguinte, sob a “Subsecção II – Cruzamentos, entroncamentos e rotundas” (grifos não constam no original):

SUBSECÇÃO II

Cruzamentos, entroncamentos e rotundas

Artigo 30.º

Regra geral

1 - Nos cruzamentos e entroncamentos o condutor deve ceder a passagem aos veículos que se lhe apresentem pela direita.

29

Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?artigo_id=349A0029&nid=349&tabela=leis&pagina=1&ficha=1&so_miolo=&nversao=#artigo. Acesso em 29/10/19.

ii) Espanha

Na Espanha, o diploma legislativo que trata sobre a preferência de passagem em cruzamento é estabelecida pelo Real Decreto Legislativo 6/2015, que aprovou o texto revisado da *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*³⁰.

Os dispositivos que tratam da preferência de passagem em cruzamentos estão situados na Seção 3, a partir do artigo 23 da referida Lei:

Sección 3.ª Preferencia de paso

Artículo 23. Normas generales.

- 1. La preferencia de paso en las intersecciones se ajustará a la señalización que la regule.*
- 2. En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:*
 - a) Los vehículos que circulen por una vía pavimentada sobre los que procedan de otra sin pavimentar.*
 - b) Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios.*
 - c) Los que se hallen dentro de las glorietas sobre los que pretendan acceder a ellas.*
- 3. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones.*

Como se observa da redação do artigo, possuem preferência de passagem aqueles condutores aos quais a *senalização* a conceda. No caso de inexistir sinalização indicativa, detêm preferência de passagem os condutores que se aproximem pela direita do observador, salvo nos casos descritos nas alíneas *a* a *c*: via pavimentada detém preferência sobre via não pavimentada; veículos sobre trilhos possuem preferência sobre os demais usuários; e os que estão circulando pela rotatória sobre aquelas que a adentram.

Ressalte-se que, na forma do item 3 do artigo 23, outras exceções podem ser estabelecidas por meio de regulamento.

iii) Argentina

Na Argentina, é a *Ley* 24.449, promulgada em fevereiro de 1995³¹, que dispõe sobre os princípios básicos de trânsito e as regras de circulação nas vias públicas. É o artigo 41, no

³⁰ Disponível em http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf. Acesso em 29/10/19.

³¹ Disponível em <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>. Acesso em 29/10/19.

Título IV – *LA CIRCULACION*, no *CAPITULO I – Reglas Generales*, que trata sobre a preferência de passagem em cruzamentos:

ARTICULO 41. — PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

- a) La señalización específica en contrario;*
- b) Los vehículos ferroviarios;*
- c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión;*
- d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;*
- e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón;*
- f) Las reglas especiales para rotondas;*
- g) Cualquier circunstancia cuando:*
 - 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;*
 - 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;*
 - 3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;*
 - 4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre*

Como se extrai da redação do artigo colacionado, a regra geral de prioridade de passagem em cruzamentos é concedida aos condutores que se aproximam pela direita, salvo nos casos previstos no próprio artigo. Atente-se para a previsão no item *a*: quando há sinalização que indique o contrário da regra geral. Também existe a previsão de afastamento da regra geral em caso de cruzamento de via pública com linha férrea e com *semiautopistas*, caracterizadas como sendo similares às *autopistas* (ou rodovias), porém com cruzamentos em nível com outra via ou linha férrea, conforme disposto no art. 5º, item *s* da *Ley 24.449*. Interessante notar a menção apenas às *semiautopistas*, e não às *autopistas*, como exceção à regra geral de preferência nos cruzamentos.

Observa-se que o legislador argentino deu maior ênfase à regra de preferência de passagem pela direita, posicionando essa regra topologicamente antes de todas as demais. Em que pese, ao final, se tratar de uma regra residual, ela deve prevalecer *absolutamente*, somente podendo ser afastada segundo os casos expressamente presentes no texto legal.

iv) México

O regulamento de trânsito nas rodovias *federais* do México é estabelecido pelo *Reglamento de Tránsito em Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal*, publicado no dia 22 de novembro de 2012. Escolheu-se considerar o regulamento federal devido à multiplicidade de regulamentações de trânsito para cada estado-membro daquele país.

A preferência de tráfego para veículos em cruzamentos é tratada nos arts. 124 a 126 do referido Regulamento:

Artículo 124.- El conductor de un vehículo que se acerque a una intersección que carezca de dispositivos para el control de tránsito, cederá el paso a todo vehículo que ya se encuentre dentro de dicha intersección.

(...)

Artículo 125.- Cuando varios vehículos que procedan de vías diferentes se acerquen simultáneamente a una intersección que carezca de dispositivos para el control de tránsito, deberán hacer alto y cruzará primero el que transite por la derecha del otro, para que los demás procedan a hacerlo uno por uno.

(...)

Artículo 126.- Cuando la vía federal en que circule un vehículo carezca de dispositivos para el control de tránsito que regule la preferencia de paso o los semáforos se encuentren destellando de tal manera que no controlen la circulación, el conductor estará obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo cuando:

I. La vía federal en que circule sea de mayor amplitud que la otra o tenga mayor volumen de tránsito, y

II. La vía federal de la derecha se encuentre sin pavimentar.

Inicialmente, o regulamento estabelece preferência para os condutores que já se encontram *dentro* da região do cruzamento, o que parece ser bastante lógico.

A seguir, o artigo 125 retrata uma situação similar à existente na legislação brasileira: em falta de sinalização regulamentadora, a preferência de tráfego em cruzamentos é conferida aos condutores que se aproximam deles pela direita. Interessante mencionar, no entanto, que esse artigo diz expressamente que os demais veículos procedam “um a um”, ou seja, a preferência será alternativa a partir do primeiro veículo, concedendo passagem para cada uma das vias que formam o cruzamento. Resta saber qual ordem deverá ser seguida nesse caso, pois o texto legal não oferece resposta ao *deadlock* formado na região do cruzamento quando quatro veículos se aproximam ao mesmo do tempo do cruzamento não sinalizado. Esse problema foi devidamente mostrado na Figura 1 deste trabalho.

O art. 126 repete parcialmente a previsão do art. 124, estabelecendo a regra geral de preferência para quem se aproxima pela direita. Entretanto, ressalva dois casos: no primeiro, excetua-se a regra caso a via, em tese não “preferencial”, seja mais larga ou que tenha maior volume de trânsito; ou se a via à direita do condutor não seja pavimentada. No primeiro caso, repete-se a crítica já feita neste trabalho em outro momento: o volume de trânsito das vias que formam o cruzamento deverá ser aferido pelo condutor no momento da passagem ou tomando como base o fluxo diário médio? No segundo caso, exige-se do condutor conhecimento prévio a respeito das condições do fluxo das vias em questão.

v) França

Na França, a lei que regulamenta o trânsito viário é o *Code de la Route*. A preferência de tráfego em cruzamentos é estabelecida em seu art. R-415-5, dentro do Capítulo V: “*Intersections et priorité de passage*”:

Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur, sauf dispositions différentes prévues au présent livre.

De acordo com a redação do dispositivo, em um cruzamento de vias, o condutor que vier pela esquerda deve dar preferência àquele que vem pela direita, exceto quando sinalizado contrariamente, como no caso de existência de placas de parada obrigatória (*arrêt*), “dê a preferência” (*cédez le passage*), entre outras. Segundo Lejeune (2017), a regra de preferência para os veículos à direita foi estabelecida na França no ano de 1910, para aumentar a segurança de tráfego devido ao acentuado incremento do número de veículos circulantes. Nota-se, portanto, que a França foi uma das vanguardistas no estabelecimento dessa regra, em data bem anterior às convenções internacionais sobre o assunto.

vi) Austrália

A legislação viária australiana não é uniforme no território do país, variando de acordo com a província. Para os efeitos deste trabalho, foi escolhida a legislação viária da província de *New South Wales*, situada no sudeste daquele país, e que possui duas das cidades mais importantes: Canberra, a capital política, e Sydney.

Segundo o art. 72, item 2, situado sob a *Division 2 – Giving way at an intersection without traffic lights or a stop sign, stop line, give way sign or give way line applying to the driver*, das *Road Rules*³² daquela província, “se um condutor está seguindo reto, ele deve conceder passagem para qualquer veículo se aproximando da *direita*, exceto se uma placa de ‘pare’, uma linha de parada, uma placa de ‘dê a preferência’ ou uma linha de ‘dê a preferência’ se aplique a ele”.

Segundo o item 3 do mesmo artigo:

“Se o condutor está virando à esquerda (...), o condutor deve conceder passagem para: (a) qualquer veículo se aproximando da direita, exceto se uma placa de ‘pare’, uma linha de parada, uma placa de ‘dê a preferência’ ou uma linha de ‘dê a preferência’ se aplique a ele; e (b) qualquer pedestre na, ou próximo à, interseção que estiver cruzando a pista que o condutor estiver entrando”

Como se observa, a regra de preferência de passagem para cruzamentos não sinalizados na legislação australiana analisada segue os moldes da existente na legislação brasileira: em falta de sinalização regulamentar, tem preferência de passagem em cruzamentos o condutor que estiver se aproximando pela direita.

Digno de nota é a manutenção de regra similar à existente na legislação viária nacional, *apesar de a Austrália adotar o sistema de “mão inglesa”*. Acrescente-se que a regra é similar na Nova Zelândia, segundo sua *Road Code*³³, que segue o mesmo sistema viário. Esses achados apontam para a hipótese de que o estabelecimento da regra de preferência em cruzamentos não sinalizados depende menos do sistema de tráfego adotado, e mais de respeitar o costume internacional (nesse ponto, conferindo força ao disposto na Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, que estipulava originariamente essa regra de preferência em sede de tratados internacionais). Ressalte-se que os dois países citados não são signatários da referida Convenção.

32

Disponível em <https://www.legislation.nsw.gov.au/#/view/regulation/2014/758/part7/div2#/part7/div2/rule72/subC12>. Acesso em 14/11/2019.

³³ Disponível em <https://drive.govt.nz/get-your-learners/interactive-road-code/intro-to-intersections-and-giving-way/the-give-way-rules/give-way-rule-5>. Acesso em 14/11/2019.

vii) Estados Unidos

Como sabido, os Estados Unidos são notórios por apresentar ampla competência legislativa estadual, podendo os estados-membros dispor sobre diversas matérias, inclusive penal. Cada um desses entes federativos, portanto, possui suas respectivas legislações sobre trânsito. Para os fins deste trabalho, foram escolhidos aleatoriamente três estados-membros: Texas, Arizona e Montana, com o fim de comparar suas legislações viárias no que tange à preferência de passagem em cruzamentos não sinalizados.

A preferência de passagem em cruzamentos não sinalizados no Texas está especificada no Capítulo 4, p. 23 de seu *Driver's Handbook*³⁴. Segundo o dispositivo, tem preferência de passagem os veículos que entram ou se aproximam do cruzamento pela direita.

No estado do Arizona, a regra para cruzamentos não sinalizados está disposta na página 28 do *Arizona Driver License Manual and Customer Service Guide*³⁵, que confere preferência aos veículos que deles se aproximam pela direita. Interessante observar que nesse estado existe a obrigatoriedade de que os veículos parem completamente antes de adentrar cruzamentos não sinalizados. A preferência de passagem seria estabelecida pela *ordem* de chegada dos veículos no cruzamento, conforme a regra *first come, first served*.

Já no estado de Montana, a regra está prevista em seu *Driver Manual*³⁶, no Capítulo 4, item “*Intersections*”, página 40, que confere preferência de passagem aos condutores que se aproximam do cruzamento não sinalizado pela direita.

³⁴ Disponível em https://driving-tests.org/wp-content/uploads/2017/10/TX_DL-7.pdf. Acesso em 14/11/2019.

³⁵ Disponível em https://driving-tests.org/wp-content/uploads/2019/10/AZ_driver.pdf. Acesso em 14/11/2019.

³⁶ Disponível em <https://driving-tests.org/wp-content/uploads/2019/08/MT-Driver-Manual.pdf>. Acesso em 14/11/2019.

6. DISCUSSÃO

O atual Código de Trânsito Brasileiro adotou uma regra de preferência em cruzamentos não sinalizados já bastante consolidada no ordenamento jurídico nacional, sendo certo que a primeira legislação viária nacional a previa. No âmbito internacional, a regra foi primeiramente aplicada na cidade de Nova Iorque, no início do século XX, com respaldo nos trabalhos de William Phelps Eno. Este autor posteriormente modificou a regra, passando a conceder a preferência de passagem aos condutores que vêm pela esquerda em cruzamentos não sinalizados.

Atualmente, a maioria dos países adota o sistema viário de tráfego pela direita da via. Dentre os países desse grupo aqui estudados, todos apresentam a “regra da direita” para regulamentar a preferência em cruzamentos não sinalizados. Mesmo nos países que adotam o sistema de “mão inglesa”, a regra é mantida, provavelmente por respeito a convenções ou costumes internacionais.

Apesar de ser uma regra amplamente aplicada em diversas codificações viárias, é certo que a regra não é imune a críticas.

Primeiramente, há condutores que não conseguem discernir “esquerda” e “direita” quando questionados. Estudos de Harris e Gitterman (1978) e de Hannay e cols. (1990), corroborando pesquisas realizadas por Wolf (1973) e Benton (1959), observaram que a maioria dos indivíduos pesquisados – membros de comunidade acadêmica universitária – apresentava confusão quando perguntados para apontar “esquerda” e “direita”. Benton (1959) apontou que essa confusão se dava inclusive entre adultos mais instruídos.

Harris e Gitterman (1978) apontaram que, dentre os indivíduos destros, a maioria fazia confusão entre “esquerda” e “direita”. Já os resultados obtidos por Hannay e cols. (1990), quando indivíduos foram expressamente perguntados a respeito de situações de trânsito, indicam que 59,2% deles já experimentaram algum tipo de dificuldade para diferenciar “esquerda” e “direita”.

Os resultados obtidos pelos estudos anteriores apontam para uma confusão da maioria dos indivíduos quanto à lateralidade. Com esses achados, é possível inferir que a confusão se torna ainda mais acentuada quando os indivíduos necessitam tomar decisões de maneira súbita e imediata, similares às situações exigidas quando da direção de veículos automotores. A existência de uma regra de trânsito que dependa da definição súbita e imediata de conceitos

frequentemente confundidos não parece se coadunar com os princípios de segurança e prudência, exigidos na condução de veículos automotores.

Considerando o dispositivo legal contido no CTB a respeito do tema, o multicitado art. 29, III, *c*, não há como negar a necessidade de se conhecer – e de se compreender claramente – o conceito de “direita”, pois ele é exigido sempre que o condutor se depara com cruzamentos não sinalizados, ressalvados os casos das alíneas *a* e *b* do inciso III.

Os resultados mostrados acima apontam que a maioria dos condutores apresentaria dificuldade em aplicar a referida regra ao se deparar com um cruzamento não sinalizado. Apesar de existir a hipótese – recomendada – de parar o veículo antes do cruzamento em caso de dúvida quanto à preferência, não se pode olvidar do fato de que há condutores que assim não procederão, o que certamente aumentaria o risco de acidentes nesses locais. Desse modo, o sistema de tráfego deve ser construído de forma que, mesmo que determinado condutor não respeite as normas de trânsito, esse desrespeito não seja decisivo – ou a causa determinante – para a ocorrência de sinistros viários.

Pode-se imaginar que os condutores ganhariam experiência ao longo do tempo, e aprenderiam a regra da preferência “pela direita” sem necessidade de compreender exatamente o seu conceito, bastando que, por exemplo, “olhe para o lado do passageiro ao se aproximar de um cruzamento não sinalizado”. Essa hipótese já partiria do pressuposto equivocado de que o condutor não teria de compreender o significado da norma escrita que regulamenta a questão, além de admitir que ele já passara por situações arriscadas em cruzamentos não sinalizados, para adquirir “experiência” em casos similares. Trata-se de hipótese absolutamente inadmissível no trânsito, que aumentaria o risco oferecido aos demais condutores, em frontal desrespeito aos princípios exarados no CTB.

Ultrapassada essa questão, pode-se criticar a escolha feita pelo legislador por outro prisma. Como tratado anteriormente neste trabalho, nos termos do CTB, não há exigência de que os condutores reduzam a velocidade a um determinado valor quando se aproximam de um cruzamento não sinalizado, e muito menos de que parem totalmente o veículo antes de proceder.

Na prática, para os condutores que possuem a preferência em cruzamentos não sinalizados, o CTB apenas exige que mantenham velocidade “moderada” nas regiões de cruzamento entre vias. O problema não reside somente no fato de o legislador não ter definido o que seria uma “velocidade moderada” nas regiões de cruzamento. Também reside no fato de que os condutores que detêm preferência não possuem *nenhum* incentivo para serem

prudentes nos cruzamentos. A regra existente no CTB faz que os condutores “preferenciais” ignorem o trânsito vindo pela sua esquerda, o que na prática pode provocar acidentes graves. Basta que o condutor que não tenha preferência no cruzamento ignore ou não respeite a regra de preferência para que o acidente ocorra. É óbvio que, caso seja proposta uma ação judicial, será fácil responsabilizar o condutor que não respeitou a regra de preferência. Mas o acidente já acontecera. Afinal, o objetivo primordial do CTB deve ser o de *evitar* acidentes ou de *responsabilizar* os culpados por eles?

Também há que se considerar que, segundo o STJ, a preferência de condutores em cruzamentos não sinalizados depende da natureza das vias envolvidas, o que torna a situação ainda mais complicada. Imagine o caso de um condutor que saiba da regra contida no CTB, mas desconheça a jurisprudência do STJ; e que exista outro condutor que desconheça a regra do CTB, mas conheça a jurisprudência do STJ referente à matéria. Parece óbvio constatar que, caso esses condutores se encontrem em um cruzamento não sinalizado envolvendo vias de natureza distinta, haverá sério risco de ocorrência de colisão entre seus veículos.

A experiência de alguns países europeus corrobora a ideia de abandono da “regra pela direita” em cruzamentos não sinalizados, como já demonstrado. Um estudo recente realizado na Suécia³⁷ também apontou para a baixa eficácia dessa regra, que frequentemente gera confusão nos condutores, especialmente quando envolvem vias de natureza e dimensão distintas.

Por todo o exposto, é seguro dizer que a atual regra existente no art. 29, III, *c*, não é minimamente segura e eficaz, aumentando o risco da ocorrência de acidentes de trânsito em cruzamentos não sinalizados. Pugna-se, portanto, pela modificação de seu texto, com o fito de conferir maior segurança aos condutores e aos demais usuários do trânsito.

Considerando a legislação internacional analisada neste trabalho, o dispositivo contido na legislação viária do estado do Arizona, EUA, parece ser, para o autor, a forma mais eficaz, objetiva e segura de regulamentar o trânsito de veículos em cruzamentos não sinalizados.

Como citado, o *Arizona Driver License Manual and Customer Service Guide* exige que os condutores, ao se aproximar de cruzamentos não sinalizados, *parem completamente seus veículos antes de avançar*, isso mesmo quando possuírem preferência de passagem – estabelecida no caso pela “regra da direita”. A preferência entre os veículos seria obtida, além da “regra da direita”, pela ordem em que eles chegarem no cruzamento. Caso um veículo não

³⁷ BJÖRKLUND, GM; ÅBERG, L. Driver behaviour in intersections: Formal and informal traffic rules. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 8, issue 3, May 2005, pp. 239-253.

esteja nem imediatamente à esquerda nem à direita de outro, o veículo que chegara primeiro ao cruzamento teria preferência sobre o que chegou por último. No caso residual de os veículos chegarem no cruzamento *exatamente no mesmo instante*, a preferência poderia ser estabelecida pela atual regra da “preferência pela direita”. Neste caso, não se vislumbra risco elevado ao adotar essa regra, pois os veículos estariam completamente parados.

Para efeitos de comparação com a legislação atual, será apresentada uma tabela mostrando uma situação de cruzamento não sinalizado envolvendo dois veículos (A e B), aplicando-se-lhe ora a regra atualmente existente no CTB, ora a regra de parada obrigatória.

Para facilitar o entendimento, será apresentada uma figura – Figura 14 – para ilustrar a situação.

| Comportamento dos condutores (A e B) | Regra do CTB (art. 29, III, c) – acidente ocorre? | Regra da parada obrigatória – acidente ocorre? |
|---|---|--|
| A respeita a regra – B a respeita | NÃO | NÃO |
| A não respeita a regra – B a respeita | SIM | NÃO |
| A respeita a regra – B não a respeita | -----* | NÃO |
| A não respeita a regra - B não a respeita | -----* | SIM |

Tabela 1. Desfechos em cruzamentos não sinalizados envolvendo dois veículos. Na coluna central, segue-se a regra estabelecida na atual codificação viária. Na coluna da direita, segue-se a necessidade de parada obrigatória.*Nesses casos, não se exige qualquer atitude, comissiva ou omissiva, de B, e por isso não faz sentido em falar em “desrespeito” à regra.

Como observado nos resultados da tabela, quando se considera a regra contida no CTB, basta que o condutor que não tenha a preferência em um cruzamento não sinalizado não observe a regra para que uma colisão ocorra. Nesse sentido, dentre as duas possibilidades analisadas, em uma delas a colisão ocorreria, ou seja, em 50% dos casos.

Ao se aplicar a regra de parada obrigatória em cruzamentos não sinalizados, observa-se que para haver uma colisão é necessário o comportamento conjunto, contrariamente à lei, de ambos os condutores. Das quatro possibilidades analisadas, em apenas uma a colisão ocorreria, quando os dois condutores desrespeitarem a regra, ou seja, apenas 25% dos casos. Na prática, basta que *um dos dois condutores* respeite a regra de parada obrigatória para que a colisão não ocorra.

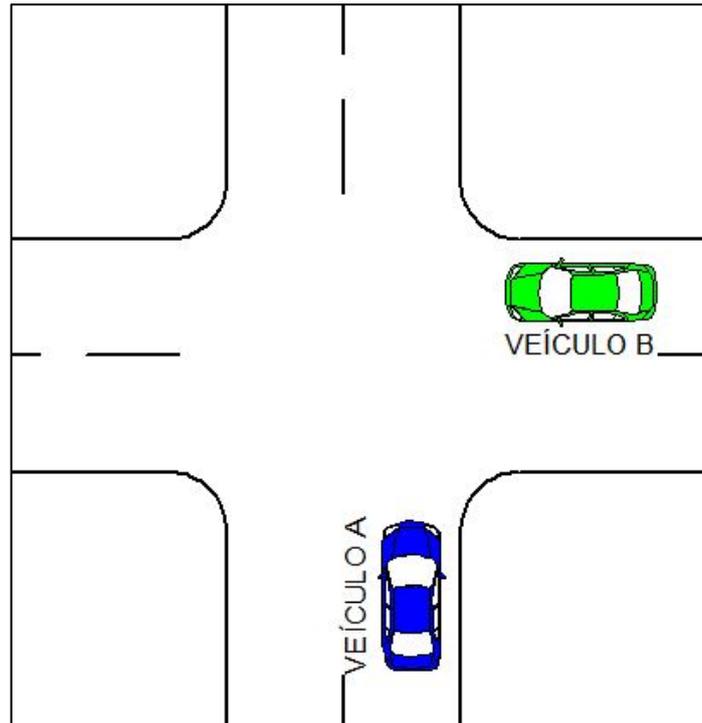


Figura 14. Cruzamento não sinalizado no qual se encontram dois veículos – A e B.

Estudos de Björklund e Åberg (2005), anteriormente citado, e de De Ceunynck e cols. (2012), apontam que, em geral, os condutores possuem uma razoável compreensão a respeito da via “preferencial”, sendo normalmente aquela que possui maior fluxo de veículos. O último estudo aponta que é mais comum haver violação da norma da preferência “pela direita” quando a via de maior fluxo não é a preferencial, o que indica necessidade de sinalização adequada nesses locais.

Esses achados corroboram os fundamentos da decisão do REsp 1.069.446/PR e de outros julgados do Tribunal da Cidadania, que consideraram que a “via preferencial” seria a de maior largura e/ou fluxo de veículos, mesmo que se situem à esquerda em cruzamentos não sinalizados – e portanto em contrariedade à regra estipulada no CTB.

De fato, parece lógico que os condutores, em geral, ao se aproximarem de cruzamentos não sinalizados, sejam mais prudentes ao adentrar ou cruzar vias de maior fluxo, mesmo quando possuírem preferência de acordo com o art. 29, III, c, do CTB. A sensação de que vias maiores tenham preferência de tráfego em cruzamentos parece independe de qualquer legislação a respeito, sendo uma compreensão apriorística dos condutores em geral. Considerando esse fato, os estudos a respeito da matéria e a jurisprudência majoritária do STJ,

faz-se necessário levar em conta a natureza das vias no estabelecimento de preferência de tráfego em cruzamentos não sinalizados.

Não é demais lembrar que o legislador não pode se esquecer de considerar costumes consolidados na sociedade ao exercer sua atividade. É irrazoável aceitar que o CTB ignore regras costumeiras consolidadas e inaugure normas absolutamente ilógicas para a maioria dos condutores, o que em último caso favoreceria a ocorrência de sinistros de trânsito. Nessa esteira, as normas viárias – sempre com o objetivo de buscar a maior segurança possível para os usuários – devem ser claras, facilmente compreensíveis e objetivas.

Justamente devido à ausência de objetividade, uma regra de preferência que considere o fluxo de veículos para se determinar a preferência de uma via sobre a outra não parece colaborar para a segurança viária. O fluxo de veículos em uma determinada via depende, por exemplo, do horário em que se realiza a aferição. Pode ser que uma via apresente fluxo maior que outra em determinado horário; e em outro a realidade se inverta. Como atribuir preferência de tráfego nesse caso?

Em geral, o fluxo de veículos é maior em vias ditas “principais”, que normalmente são mais largas que as adjacentes, possuindo, então, maior número de faixas de trânsito. Em vez de se utilizar o parâmetro subjetivo de “fluxo de veículos”, seria recomendável a utilização de outro, eminentemente objetivo: o número de faixas de trânsito.

Veja-se que aqui não se está falando da *largura* da pista, mas sim da quantidade de faixas de trânsito. A largura da pista pode variar ao longo de uma via, mantendo-se a quantidade de faixas de trânsito. Além disso, a diferença de largura entre duas vias pode ser reduzida, de modo a causar confusão nos condutores. Por isso, pugna-se pelo parâmetro de “número de faixas de trânsito”, em geral facilmente perceptível por qualquer condutor. Essa previsão não é original, e se encontra, por exemplo, na codificação viária federal mexicana.

7. CONCLUSÃO

Cruzamentos entre vias, ou interseções viárias, são locais onde o risco de colisão entre veículos e entre esses e pedestres é elevado. Atentos para esse fato, alguns países adotaram no início do séc. XX um sistema para estabelecer preferência em cruzamentos não sinalizados, buscando conferir maior segurança aos usuários das vias. Progressivamente, foi adotada internacionalmente uma regra de preferência que conferia precedência de passagem aos veículos que trafegassem pela direita em cruzamentos dessa natureza. No Brasil, essa sistemática foi adotada desde o primeiro código viário, em 1941. Todos os códigos viários posteriores mantiveram a mesma regra, e ela se encontra na atual codificação – o Código de Trânsito Brasileiro – em seu art. 29, III, *c*.

A regra de preferência em cruzamentos não sinalizados tem sido questionada por diversos autores, notadamente pelo aparecimento de situações que podem causar confusões nos usuários. Certos países têm apresentado soluções para a superação dessa regra. Em alguns casos, procedeu-se a sinalização de todo e qualquer cruzamento, tornando a regra geral, na prática, virtualmente inaplicável; em outros, passou-se a exigir a parada obrigatória de todos os veículos nos cruzamentos não sinalizados, ou então o estabelecimento de “vias preferenciais” por meio de placas de sinalização.

Considerando as estratégias utilizadas por outros países; a crítica que diversos autores têm feito quanto à regra existente; a realidade viária brasileira; e a jurisprudência atual majoritária do Superior Tribunal de Justiça, entre outros aspectos, este trabalho propôs uma redação alternativa para as normas do CTB que regem a matéria, com o fim de conferir maior segurança aos usuários, eliminando contradições que poderiam advir da multiplicidade de interpretações possíveis da regra atual contida no art. 29, III, *c*, da Lei 9.503/97. A redação alternativa foi redigida no formato de projeto de lei, e se encontra no Anexo deste trabalho, tudo conforme as regras constantes na Lei Complementar 95/1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Foi também proposta alteração na redação do art. 44 do CTB, eliminando-se a expressão “velocidade moderada”, e se estabelecendo uma velocidade máxima permitida para veículos que se aproximem de qualquer tipo de cruzamento, sendo a velocidade proposta de *no máximo a metade da velocidade máxima permitida para a via em questão*. Desse modo, se uma via possui velocidade máxima permitida de 80 km/h, a velocidade *máxima* com que um condutor pode se aproximar de um cruzamento seria de 40 km/h, considerando ainda que a ele

deve ser possível “deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência”, nos termos da redação do artigo original – mantida na proposta apresentada.

Com esta última alteração busca-se maior densificação da regra constante no referido artigo, que atualmente prevê apenas a necessidade de manutenção de “velocidade moderada”.

Devido a essa última proposição, torna-se necessário alterar a redação do *caput* do art. 62, para evitar a antinomia entre este artigo e o art. 44, com a alteração proposta. Assim, a velocidade *mínima*, segundo a redação alterada do art. 62, poderá ser *inferior* à metade da velocidade máxima estabelecida, no caso de veículos que se aproximem de cruzamentos.

ANEXO

PROJETO DE LEI N. /2019

(Do(a) deputado(a)/senador(a) Fulano(a) de Tal)

Altera a alínea c do inciso III do art. 29, o caput do art. 44, e o caput do art. 62; e acrescenta a alínea d ao inciso III do art. 29, todos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a alínea *c* do inciso III do art. 29, o *caput* do art. 44, e o *caput* do art. 62; e acrescenta a alínea *d* ao inciso III do art. 29, todos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Art. 2º A alínea *c* do inciso III do artigo 29 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29.....

III –

c) no caso de vias com número de faixas distinto, terá preferência aquele que estiver trafegando pela via com maior número de faixas de trânsito (NR);

Art. 3º Acrescenta-se a alínea *d* ao inciso III do artigo 29 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29.....

III –

d) nos demais casos, os condutores devem obrigatoriamente parar seus veículos, fora da região do cruzamento, e terá preferência de passagem aquele que nele primeiro chegar;

Art. 4º O *caput* do artigo 44 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando com velocidade de no máximo a metade da velocidade máxima permitida para a via em questão, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência (NR).

Art. 5º O *caput* do artigo 62 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via; e ressalvado o caso de quando o condutor se aproximar de qualquer tipo de cruzamento, conforme disposto no art. 44 (NR).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARGENTINA. *Ley* 24.449/1995. Disponível em <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>. Acesso em 31/10/19.
- BENTON, A. L. **Right-left discrimination and finger localization: development and pathology**. New York: Hoeber-Harper, 1959.
- BJÖRKLUND, GM; ÅBERG, L. Driver behaviour in intersections: Formal and informal traffic rules. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 8, issue 3, May 2005, 239-253.
- BRASIL. **Código de Processo Civil – Lei 13.105/15**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm. Acesso em 13/11/2019.
- _____. **Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/97**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em 31/10/19.
- _____. **Código Nacional de Trânsito – Lei 5.108/66**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm.
- _____. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em 31/10/19.
- _____. DATASUS. Disponível em <http://datasus.saude.gov.br/>. Acesso em 31/10/19.
- _____. **Decreto 86.714/1981, de 10 dezembro de 1981**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d86714.htm. Acesso em 31/10/19.
- _____. **Decreto-Lei 2.994/41**. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 31/10/19.
- _____. **Decreto-Lei 3.651/41**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/Del3651.htm. Acesso em 31/10/19.
- _____. IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Relatório de pesquisa – acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras – caracterização, tendências e custos para a sociedade**. Brasília, 2015.
- _____. **Lei Complementar 95/1998**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp95.htm. Acesso em 15/11/2019.

_____. **Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657compilado.htm. Acesso em 31/10/19.

DA MATTA, R. **Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

_____. **Fé em Deus e pé na tábua – ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DE CEUNYNCK, T; POLDERS, E; DANIELS, S; LAURESHYN, A; HERMANS, E; BRIJS, T; WETS, G. Behavioural analysis of vehicle interactions at priority-controlled and right-hand priority intersections. *25th International Co-operation on theories and Concepts in Traffic Safety (ICTCT)*, Diepenbeek, Belgium, 8-9 november, 2012.

ENO, WP. Simplification of highway traffic. Washington: The Eno foundation for highway traffic regulation, 1929, p. 14.

ESPANHA. *Real Decreto Legislativo 6/2015 - Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Disponível em http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf. Acesso em 31/10/19.

FRANÇA. *Code de la Route*. Disponível em: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/>. Acesso em 04/11/2019.

FREYRE, G. **Sobrados e mucambos**. São Paulo: Global, 2003.

HANNAY, HJ; CIACCIA, PJ; KERR, JW; BARRETT, D. Self-report of right-left confusion in college men and women. *Perceptual and Motor Skills*, 1990, 70, 451-457.

HARRIS, LJ; GITTERMAN, SR. University professors' self-descriptions of left-right confusability: sex and handedness differences. *Perceptual and Motor Skills*, 1978, 47, 819-823.

LEJEUNE, D. *Accidenté(e) de la route*. Archives ouvertes, 2017.

LENZA, P. **Direito Constitucional Esquematizado**. São Paulo: Saraiva, 2017.

MARINONI, LG. **Precedentes obrigatórios**. 5^a ed. revista, atualizada e ampliada São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

MÉXICO. *Reglamento de Tránsito em Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal*, de 22 de novembro de 2012. Disponível em <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regla/n354.pdf>. Acesso em 31/10/19.

MITIDIERO, D. **Precedentes – da persuasão à vinculação**. 3^a ed., revista, atualizada e ampliada. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018.

NORTON, LA. William Phelps Eno: New York's Architect of Traffic Safety. *New York History*, vol. 98, no. 2, 2017, p. 244-260.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário**. Disponível em https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf. Acesso em 31/10/19.

_____. **Convenção de Viena sobre Trânsito Viário**. Disponível em https://treaties.un.org/doc/Treaties/1977/05/19770524%2000-13%20AM/Ch_XI_B_19.pdf. Acesso em 31/10/19.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety, 2018**. Disponível em https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/. Acesso em 30/10/19. p. 129.

PEREIRA, CMS. **Instituições de Direito Civil – Introdução ao Direito Civil – Teoria Geral de Direito Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 30^a ed.

PORTUGAL. *Código da Estrada. Decreto Lei 114/1994, com as alterações produzidas pelo Decreto Lei 107/2018*. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?artigo_id=349A0029&nid=349&tabela=leis&pagina=1&ficha=1&so_miolo=&nversao=#artigo. Acesso em 31/10/19.

SANTOS, MA. **Comentários ao Código de processo civil, v. IV**, 4^a ed. Rio de Janeiro: Forense, 1988.

SOAMES, S. **Antonin Scalia's Philosophy of Legal Interpretation**. Chicago: University of Chicago Press.

SOBRINHO, JA. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

SUMMALA, H. American drivers in Europe: Different signing policy may cause safety problems at uncontrolled intersections, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 30, Issue 2, 1998.

WOLF, SM. Difficulties in right-left discrimination in a normal population. *Archives of Neurology*, 1973, 29, 128-129.