

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL  
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE PARANAÍBA-MS  
PÓS-GRADUAÇÃO *LATO SENSU* EM DIREITOS HUMANOS**

**RAQUEL BALBINO ROCHA SILVA**

**SEGURANÇA NO TRÂNSITO: DIREITO HUMANO DE SEGUNDA DIMENSÃO.**

**Paranaíba/MS**

**2020**

**RAQUEL BALBINO ROCHA SILVA**

**SEGURANÇA NO TRÂNSITO:** direito humano de segunda dimensão.

Monografia apresentada à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul – UEMS, Unidade Universitária de Paranaíba, como exigência parcial para Conclusão do Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Direitos Humanos.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup>. Dra. Ângela Aparecida da Silva Duran.

Paranaíba/MS

2020

S583s Silva, Raquel Albino Rocha.

Segurança no trânsito: direito humano de segunda  
dimensão/ Raquel Albino Rocha Silva. – Paranaíba, MS:  
UEMS, 2020.

67 p.

Monografia (Pós-Graduação) – Direitos Humanos –  
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2020.

Orientadora: Prof. Dra. Ângela Aparecida da Silva Duran.

**RAQUEL BALBINO ROCHA SILVA**

**SEGURANÇA NO TRÂNSITO:** direito humano de segunda dimensão.

**BANCA EXAMINADORA**

Orientadora:

---

Prof<sup>ª</sup>. Dra. Ângela Aparecida da Silva Duran.  
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

---

Prof<sup>ª</sup>. Dra. Raquel Rosan Christino Gitahy  
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul.

---

Prof<sup>º</sup> Me. Alessandro Martins Prado  
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

Paranaíba, \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

*A minha família pela paciência!*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus que me abençoa e me ajuda e sempre me ouve. Hoje mesmo Ele atendeu um pedido meu. Como fiquei aliviada. Sensação tão maravilhosa. Comecei a rir. Obrigada Senhor por ter feito um milagre.

Ao meu pai Marcelino e minha mãe Fátima (*in memorian*), por todo o amor, pelo apoio incondicional e por sempre orarem por mim. Amo vocês demais!

Reservo para minha querida mãezinha um agradecimento especial, por cuidar das minhas filhas enquanto estudava. Por desejar que eu estudasse e me incentivar a crescer e não desistir. Ela se foi há um ano (12 de setembro de 2019), e por ela não desisti apesar de todo sofrimento. Como te amo minha mãe e como sinto sua falta!

As minhas filhas Maalalyela, Nathaly e Alicia que tiveram paciência comigo enquanto me trancava no quarto e exigia silêncio para estudar. Amo vocês!

Agradeço ao meu marido pelo apoio e incentivo, que me abençoa com sua companhia e paciência. Te amo!

Na universidade, a toda a turma pelos bons e enriquecedores momentos compartilhados no decorrer do curso.

A minha querida amiga Luciane Acosta que me incentivou a fazer essa pós-graduação e que sempre está disposta a ajudar essa amiga procrastinadora.

Agradeço a todos os professores do curso pela contribuição inestimável para minha formação.

Ao professor e coordenador do curso Hugo pela intensa dedicação e disponibilidade no decorrer do curso. Sempre muito gentil.

À minha orientadora, prof.<sup>a</sup>. Ângela, não foi minha professora na graduação, mas agora tive oportunidade de conhecer sua didática e me encantou com sua sabedoria! Muito obrigada pelo apoio na elaboração deste trabalho, sempre com responsabilidade, seriedade e brilhantismo.

*Ame o seu próximo como a si mesmo.  
Mestre e Senhor Jesus (Mateus 27:39)*

## RESUMO

A segurança viária é um direito de segunda geração ou dimensão, estabelecido no artigo 6º da Constituição Federal como um direito social, mesmo que implicitamente. Os péssimos resultados no trânsito demonstram a necessidade de mitigação de liberdades individuais para a promoção de um trânsito seguro. Os danos causados pelos acidentes de trânsito violentam a sociedade que ainda não percebeu, como eles sobrecarregam o sistema de saúde, a previdência e causam mais empobrecimento pela perda de renda familiar e ainda, interfere na saúde emocional e psíquica dos envolvidos. A Década de Ação para Segurança Viária decretada pela Nações Unidas produziu um despertar, mesmo que introvertido, dos governos mundiais para o problema de saúde pública que é um trânsito violento. Utiliza-se o método dedutivo, em que considerações de doutrinadores e de legislação a respeito da evolução e conceitos dos direitos sociais elencados na CF/1988, especialmente envolvendo o direito de segurança no trânsito como um direito de segunda dimensão, auxiliam na compreensão do levantamento enfocado, cujo resultado revelou que as atividades relacionadas à qualidade de vida de todos os atores do trânsito depende da efetivação da segurança viária.

**Palavras-chaves:** Direito de Trânsito Brasileiro; trânsito seguro; direitos humanos.



## **ABSTRACT**

Road safety is a second generation or dimension right, established in article 6 of the Federal Constitution as a social right, even if implicitly. The poor results in traffic demonstrate the need to mitigate individual freedoms to promote safe traffic. The damages caused by traffic accidents violate the society that has not yet realized, as they overburden the health system, social security and cause more impoverishment by the loss of family income and also, interfere in the emotional and psychological health of those involved. The Decade of Action for Road Safety enacted by the United Nations produced an awakening, even if introverted, by world governments to the public health problem that is a violent traffic. The deductive method is used, in which considerations of indoctrinators and legislation regarding the evolution and concepts of social rights listed in CF / 1988, especially involving the right to traffic safety as a second dimension right, help in understanding the survey focused, the result of which revealed that activities related to the quality of life of all traffic actors depend on the effectiveness of road safety.

Keywords: Brazilian Traffic Law; safe transit; human rights.

## **SIGLAS**

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

CF – Constituição Federal

CFP – Conselho Federal de Psicologia

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CONTRAN -Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código Brasileiro de Trânsito

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

OMS -Organização Mundial de Saúde

ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária

ONU – Organização das Nações Unidas

Panatrans – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesão no Trânsito

RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores

## Sumário

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>1. A HISTÓRIA DO TRÂNSITO E SUA EVOLUÇÃO</b> .....	14
<b>1.1. A história da legislação do trânsito no Brasil</b> .....	17
<b>1.2. Segurança no trânsito X individualismo</b> .....	20
<b>1.3. Hierarquização das vias terrestres</b> .....	23
<b>2. GÊNESE DOS DIREITOS HUMANOS</b> .....	25
<b>2.1. Diferenças básicas entre direitos humanos e direitos fundamentais.</b> .....	28
<b>2.2. Trânsito seguro uma garantia constitucional</b> .....	28
<b>2.3 Direitos de Circulação frente aos deveres coletivos</b> .....	31
<b>3. UMA DÉCADA DE DESAFIOS PARA UM TRÂNSITO SEGURO</b> .....	34
<b>3.1. Objetivos: Estabilizar e diminuir a quantidade de vítimas no trânsito</b> .....	37
<b>3.2. Desconstrução da visão individualista do trânsito</b> .....	39
<b>3.3. CNH: um direito ou um privilégio?</b> .....	42
<b>3.4. Termo “acidente de trânsito” como falsa noção de fatalidade</b> .....	45
<b>3.5. A necessidade de aprender para viver no trânsito</b> .....	46
<b>4. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O PROJETO DE LEI 3.267/2019.</b> .....	51
<b>4.1. A influência dos direitos sociais no trânsito</b> .....	55
<b>4.2. Trânsito seguro como dever do Estado</b> .....	57
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	60
<b>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	62

## INTRODUÇÃO

Em 10 março 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas através da resolução 64/255, decretou o período de 2011-2020 como a Década de Ações para Segurança Viária. Sergio Henrique Silva Pereira lembra que o trânsito não é composto apenas de vias, máquinas e sinalizações, seu principal elemento é o ser humano.

O artigo 6º da Constituição Federal – CF, estabelece a segurança como um direito social, já o artigo 144, estabelece a segurança pública como “[...] *dever do Estado, direito e responsabilidade de todos*”. O parágrafo 10, do mesmo artigo, confirma que a segurança viária é um desdobramento da segurança pública para preservação da ordem pública, e, no inciso II, determina que é de competência dos Estados, Distrito Federal e municípios.

No quesito segurança não tem como o Estado ficar à margem em sua postura liberalista. Para Pereira, o Estado tem o dever (positivo) de intervir nas condutas dos condutores e tem o dever de viabilizar políticas públicas com o intuito de reduzir os acidentes de trânsito. Pereira contribui dizendo que o acidente de trânsito não é um evento inevitável, e que o acidente de trânsito “[...] *acontece por atos quase, ou intencional, de suicidas e homicidas [...]*”. Para o autor, o Estado Liberal ocasionou a proliferação de indivíduos indiferentes e contribuiu para o aumento de psicopatas. “*Matar com o automóvel é admitido como fatalidade do destino, e não imprudência, negligência ou imperícia do condutor, ou até o ânimo de querer matar*”.

Para Honorato (2011), o problema se encontra na visão individualista dos usuários das vias decorrente da influência de um Estado não intervencionista na Constituição Federal de 1988, que explicitamente, declara o trânsito como uma liberdade, artigo 5º, inciso XV, da CF. Sendo assim, o indivíduo poderia escolher como se comportar no trânsito? Honorato apud Campos faz a seguinte pergunta: “[...] *que limites devem ser toleradas ou reguladas as alternativas de comportamentos adotadas durante o exercício da liberdade de circulação, diante da possibilidade de lesão aos direitos fundamentais dos demais concidadãos?*”

Esse trabalho tem por finalidade a reflexão e a conscientização sobre a importância de utilizar as vias com responsabilidade para si mesmo e para o próximo e as consequências da negligência e da imprudência no trânsito. Os malefícios que os acidentes de trânsito causam na sociedade, sobrecarrega o sistema de saúde e a previdência e causa perdas irreparáveis para as famílias.

Assim trabalharemos a temática da necessária mudança de hábito da sociedade em relação ao trânsito, a imprescindível conscientização de que as vias são direito de todos e não existe hierarquia em alta velocidade. Abordaremos o prejuízo da flexibilização das Leis de Trânsito e a necessidade de rechaçar completamente a ideia de que acidente de trânsito é uma fatalidade inevitável ou uma vontade divina e/ou diabólica.

## 1. A HISTÓRIA DO TRÂNSITO E SUA EVOLUÇÃO

Na vida, quanto mais se vive, mais se aprende. No trânsito, quanto mais se aprende, mais se vive. (Anônimo)

Frans & Seberino (2012), traz que caminhar é a forma mais arcaica de locomoção do homem, porém, com o passar dos tempos, o homem foi evoluindo sua maneira de vida e locomoção e de como transportar seus bens e até mesmo pessoas. Os próprios animais foram utilizados por muitos séculos para transportar o homem e seus bens.

Quem pensa que o rodízio de veículos é uma novidade de nossa era, se engana. O sítio Mundo do Trânsito destaca que a falta de educação dos condutores de carruagens e bigas tornavam a vida dos pedestres insustentável. Franz & Seberino (op. cit.) destaca que uma das medidas de Júlio César na Roma antiga para conter o tráfego e os congestionamentos no centro da cidade de Roma, foi proibir as carroças de circularem durante o dia. Mais tarde foi estipulado uma quantidade de carroças que poderiam entrar na cidade.

Honorato (2004) pontua que Júlio Cesar, Imperador de Roma, banir o tráfego de rodas no centro de Roma, criou a limitação de peso para veículos de transporte de carga, uma vez que, suas estradas não foram projetadas para suportar grande quantidade de veículos e pessoas.

Foi criada em Roma e Pompéia do século I, A.C, uma espécie de faixa de pedestres. Nesta época, os pedestres já eram preocupação dos governos, tanto de Roma como de Pompéia. Nas ruas de Roma e Pompéia eram colocados blocos de pedras, com espaço entre os blocos para que as rodas das carroças pudessem passar entre eles, e, forçavam a diminuição da velocidade delas para a proteção dos transeuntes. Os pedestres, atravessavam as ruas em cima dessas pedras.



*Figura 1: Faixa de Pedestre em Pompéia.*

Fonte: <https://mochilahiperativa.wordpress.com/2014/08/30/como-visitatar-pompeia-a-partir-de-roma/>

Franz & Seberino (2012), sublinha que os romanos construíram mais de 100.000 km de estradas, com objetivo de facilitar o deslocamento de seu exército, as quais eram sinalizadas com marcos quilométricos, indicadores de sentido, sendo estas as primeiras orientações de tráfego. Por esse motivo que popularmente se diz que todos os caminhos levam a Roma.

Em um primeiro momento os veículos criados pelos homens eram somente para transportar os seus bens, depois, foram desenvolvidos também para transportarem pessoas.

O primeiro automóvel criado foi uma invenção de Nicolas Cugnot, em 1771, que fazia até 4km por hora. No mesmo ano seu inventor sofreu um acidente ao fazer uma curva porque o veículo não possuía freios, ele bateu em uma árvore.

A primeira Lei de trânsito surgiu na Inglaterra em 1836, segundo o sítio Trânsito Ideal. Ela foi intitulada bandeira vermelha porque obrigava um homem ir à frente do veículo portando uma bandeira vermelha para alertar os pedestres da passagem do veículo. Os veículos já andavam até 10km/h.

O sítio Sinal de Trânsito informa que em 1868 surgiu um dispositivo precursor do semáforo:

Em 1868, surge na Inglaterra um dispositivo para controle de tráfego com luzes coloridas, para ser visto à noite, que funcionava a gás. O mecanismo era formado por duas hastes que eram movimentadas por policiais: quando na horizontal, elas indicavam que os veículos parassem; em 45 graus, eles deveriam seguir. Durou menos de um mês porque explodiu, ferindo o policial que o manjava. O sinal de três cores que temos hoje foi inventado e instalado pelo policial William Potts, em 1920, em Detroit.

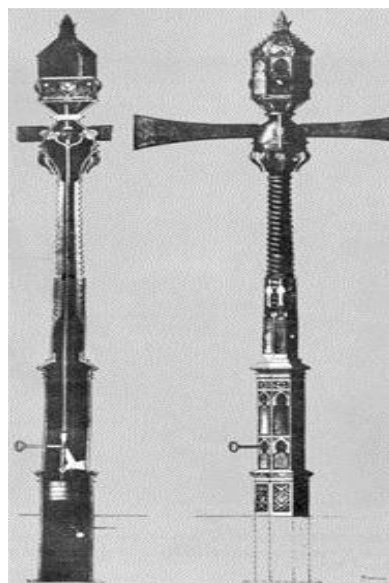


Figura 2: Primeiro Semáforo- Detroit/Michigan em 1920

Fonte: [https://www.sinaldetransito.com.br/curiosidades\\_foto.php?IDcuriosidade=35&alt=](https://www.sinaldetransito.com.br/curiosidades_foto.php?IDcuriosidade=35&alt=)

No Brasil, o primeiro carro foi importado da França por Henrique Santos Dumont<sup>1</sup>, ele desembarcou no porto de Santos em 25 de novembro de 1891. O carro era da marca Peugeot da *Renaut* e era chamado pelos franceses de *voiturette*, por ser parecido com uma charrete.



Figura 3: Modelo do 1º carro a desembarcar no Brasil em 1891 - Renault Voiturette  
Fonte: <https://www.renault.com.br/grupo-renault/20-anos.html>

O primeiro automóvel do Rio de Janeiro e, provavelmente, o segundo do país, foi importado da França pelo abolicionista e jornalista José do Patrocínio. Se tratava de um *Serpollet*, um triciclo com motor a vapor. De acordo com Henrique Rodrigues, colunista da matéria “Primeiro Acidente de carro do Brasil foi a 4km/h e envolveu Olavo Bilac”, José do Patrocínio disse as seguintes palavras:

[...] Trago de Paris um carro a vapor [...] o veículo do futuro, meus amigos. Um prodígio! Léguas por hora. Não há aclives para ele: com um hábil maquinista vai pelo Corcovado acima como um cabrito. Em meia hora faremos o trajeto do Largo do São Francisco ao Alto da Tijuca. Imaginem! É a morte de tudo, dos tálburis, dos carros, do bonde...até da estrada de ferro. Ficamos senhores da viação. É a fortuna.

Rodrigues (op. cit.), explana que o primeiro acidente aconteceu quando José do Patrocínio convidou Olavo Bilac, que não sabia dirigir, para dirigir o seu carro. De acordo com a história, eles partiram de Botafogo rumo a estrada velha da Tijuca, e numa curva, a 4km/h, ele bateu em uma árvore. O carro teve perda total.

O Brasil comemora no dia 25 de setembro, o Dia Nacional do Trânsito que tem como objetivo, trazer conscientização as pessoas sobre a necessidade de um comportamento de responsabilidade. Se no começo do século XX os condutores eram considerados “senhores da velocidade e de seu veículo”, ou, como afirmou José do Patrocínio, “senhores da viação”, mais de um século depois, os condutores não são mais os senhores da velocidade, mas, cidadão que devem ter consciência solidária no sentido de promover a educação e a igualdade no trânsito tornando-o mais seguro para todos.

<sup>1</sup> Disponível em: <https://sites.google.com/site/tdmisturado/automovel>. Acesso em 27 de setembro de 2020.



## 1.1. A história da legislação do trânsito no Brasil

De acordo com Lima (1998), a legislação de trânsito brasileiro começa esparsamente. Em 27 de outubro de 1910 é criado o Regulamento para o serviço subvencionado de transporte de automóveis, Decreto 8.324 de 27 de outubro. Nesse decreto os condutores eram chamados de motoneiros. Um ponto interessante citado pelo autor é o artigo 21 que os colocavam como senhores da velocidade e tinham a obrigação de abaterem a velocidade ou até mesmo parar o veículo se percebessem que o veículo pudesse ser a causa de quaisquer acidentes.

Em 11 de janeiro de 1922, foi promulgada o Decreto-Lei 4.460. Este decreto proibiu os carros de bois de circularem pelas estradas e definiu a carga máxima que podia ser transportada em um veículo. Lima destaca que por meio deste decreto se materializou o termo mata-burros, tão popular no interior do Brasil.

Em 05 de Janeiro 1927 é elaborado o Decreto Legislativo 5.141 pelo qual é criado um Fundo para conservação das rodovias Federais que era constituído por um adicional no imposto de importação em produtos como gasolina, automóveis, caminhões, ônibus, bicicletas, chassis, motocicletas, acessórios para automóveis etc.

Em 1928 foi aprovado o Decreto 18. 323, no qual foi estabelecido regras para circulação de veículos estrangeiros no território nacional; sinalização dos perigos, sinalização de segurança, como por exemplo, marcos quilométricos, itinerários preventivos; fiscalização das estradas brasileiras por meio da criação da polícia das estradas de rodagens, que em 1945 são denominadas Polícia Rodoviária Federal; determinação da competência dos agentes fiscalizadores entre a União, Estados e Municípios, a depender da circunscrição da referida via (art. 58).

Este Decreto determinou também que somente os veículos licenciados em seus respectivos municípios de origem poderiam circular nas estradas de rodagem, bem como, a identificação destes veículos por meio de placas. Foi neste decreto que ficou estabelecido que os condutores deveriam ser habilitados e essa carta de habilitação, deveria ser expedida na cidade de origem do condutor (artigos 73- 74).

Lima (1998) toma como uma curiosidade interessante o artigo 86, que permitia qualquer pessoa autenticar infrações e levá-las ao conhecimento das autoridades e ainda, para essa pessoa que autenticava a infração, lhe cabia a metade da multa arrecadada.

Um ponto importante citado pelo autor, é o fato do condutor ser encontrado dirigindo veículos de quaisquer espécies em estado de embriaguez no qual seria lhe aplicado uma multa

no valor de 100\$000 (cem mil réis) independente do processo em que ficassem sujeitos. Hoje esse valor seria equivalente a R\$ 4.400,00 (quatro mil e quatrocentos reais). Em nossa conjuntura atual, dirigir sob influência de álcool rende uma multa no valor de R\$2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos).

Nas disposições gerais do presente decreto, tratava-se da suspensão da carta de habilitação do condutor se fosse comprovado sua incompetência, impudência na condução de veículo. Se o condutor tivesse sua carta suspensa e fosse flagrado dirigindo, tinha sua carta de habilitação cassada (artigos 89-90).

Novamente em comparativo, sobre o tema suspensão/cassação, no CTB atual (Lei 9.503/1997), a suspensão da CNH será aplicada aos condutores pelo prazo de 01 (um) a 12 (doze) meses em infrações gravíssimas específicas e/ou quando o condutor atingir 20 de pontuação (artigo 261, §1º), até a entrada em vigor da Lei 13.855/2019, que será de 40 pontos; em caso de reincidência, a penalidade será pelo prazo de seis meses a dois anos (artigo 268). O artigo 263 trata da cassação. Os processos administrativos de suspensão/cassação têm procedimentos próprios.

O primeiro Código Nacional de Trânsito, o Decreto-Lei nº 2.994, foi promulgado em 28 de janeiro de 1941 e teve uma vigência curta, de apenas 08 meses e foi substituído, no mesmo ano, pelo Decreto-Lei 3.651, que atribuiu aos Estados a regulação do trânsito de veículos automotores desde que suas legislações estivessem ajustadas a legislação nacional. Neste Decreto, surgiu pela primeira vez, os Conselho Nacional de Trânsito e Estaduais, cujo principais deveres era zelar pela observância e aplicação do código e também punir o responsável por não o aplicar; organizar a estatística no referente a acidentes e infrações.

Em 1966, foi promulgado a Lei 5.108, no dia 21 de setembro, que ficou em vigor por 31 anos. Em seu artigo 3º, estabelece os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito;

**Art. 3º** Compõem a Administração do Trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito.

- a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;
- b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;
- c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;
- d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;
- e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal órgãos executivos;
- f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também executivas.

Parágrafo único. Os Conselhos de que tratam as alíneas *c* e *d* deste artigo são de criação facultativa.

O presente código facultou aos municípios com mais de 200.000 (duzentos mil) habitantes a criação de conselhos municipais de trânsito com atribuições iguais aos dos conselhos estaduais (artigo 7º).

No artigo 33, o Código de Trânsito adotou a “Convenção Relativa a um Sistema Uniforme de Sinalização de Trânsito”, estipulada na sexta sessão da Comissão de Transporte e Comunicações da ONU de 1952, atribuindo ao Conselho de trânsito adaptar sinalizações não compreendidas.

No artigo 52 determinou a obrigatoriedade do Registro do Veículo estipulando o prazo de 03 (três) anos para adequação. Obrigatoriedade de licenciamento de veículos automotores, de propulsão humana, tração animal, reboques e similares (art. 57). E no artigo 55 é criado o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), com a finalidade de centralizar o controle de veículos automotores do país e dos certificados dos registros.

Em 1967 ocorreu uma alteração importante através do Decreto-Lei 237 de 23 fevereiro, as quais foram a: extinção dos conselhos municipais de trânsito, a criação do Departamento de Trânsito (DETRAN); a incumbência ao Conselho Nacional de Trânsito de estabelecer os equipamentos obrigatórios dos veículos e a criação da Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI.

Em 1968, foi aprovado através do Decreto 62.127, o Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Esse Regulamento superou a própria Lei, estendeu as atribuições do CONTRAN, chegando a alterar alguns dispositivos do Código de Trânsito, sendo alvo de muitas críticas.

Ainda em 1968 foi editado o Decreto de nº 62.926, alterando os artigos 36 e 37 do RCNT que atribuiu aos municípios a competência de implantar sinalizações e licenciar veículos. A competência permaneceu com os municípios até a edição do Decreto 92.722 de 29 de maio de 1986 que transferiu a competência aos Estados e Distrito Federal, para registrar, vistoriar, emplacar e licenciar veículos, revogando o decreto que estabelecia essa competência aos municípios.

Em 23 de setembro de 1997 foi promulgada a Lei 9.503 denominada Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com vacância de 120 dias, o qual entrou em vigor no dia 23 de janeiro de 1998. O CTB veio trazer inovações e a esperança de solucionar um grande

problema, o elevado número de acidentes de trânsito que aumentavam desde 1966, tanto nas vias de trânsito rápido como nas áreas urbanas.

Observa-se a preocupação do legislador, no Código com as normas de conduta a partir do artigo 26, (capítulo III); os direitos e deveres dos pedestres e condutores de veículos não motorizados (capítulo IV); e o capítulo VI voltado para educação no trânsito.

## **1.2. Segurança no trânsito X individualismo**

O artigo 144 da Constituição Federal estabelece que *“a segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:”*.

De acordo com Honorato (2011), o trânsito é muito mais que uma liberdade individual. Em uma democracia, que tem como um dos fundamentos do Estado a Dignidade da Pessoa Humana, art. 1º, inciso III, da Constituição Federal, a liberdade de locomoção encontra limitação na obrigação de um trânsito seguro, observando todas as normas de circulação propositalmente estabelecidas no capítulo III do CTB.

Trânsito seguro significa responsabilidade social. Sarlet (2011, p. 28) afirma o seguinte:

[...] onde não houver respeito pela vida e pela integridade física e moral do ser humano, onde as condições mínimas para uma existência digna não forem asseguradas, onde não houver limitação do poder, enfim, onde a liberdade e a autonomia, a igualdade (em direitos e dignidade) e os direitos fundamentais não forem reconhecidos e minimamente assegurados, não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana e esta (a pessoa), por sua vez, poderá não passar de mero objeto de arbítrio e injustiças.

Francisco Guimarães do Nascimento (1999), em seu livro “Código de Trânsito” diz que o código de trânsito atual é, na realidade, uma reação da sociedade a um estado de coisas insuportável. Os novos conceitos elencados no CTB trouxeram consigo o objetivo de educar os condutores e também punir os que desobedecem a este código de boas maneiras no trânsito, sendo uma das grandes inovações do CTB, o capítulo específico sobre os crimes de trânsito inexistente no Código de 1966.

De acordo com a Organização Pan-americana de Saúde – OPAS, cerca de 1,35 milhões de pessoas morrem a cada ano em implicação de acidente de trânsito no mundo. Ficam entre 20 a 50 milhões de pessoas com lesões não fatais, mas, que as tornam incapazes. Os acidentes de trânsito custam a maioria dos países 3% do seu produto interno bruto – PIB.

O artigo 5º, da Constituição Federal (CF), caput, e o §2º, do artigo 1º e artigo 28 do Código Brasileiro de Trânsito (CTB), estabelece que a segurança no trânsito é direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional do Trânsito.

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

[...]

Lei 9.503/97, art. 1º, §2º, e art. 28:

[...]

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

[...]

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

O Artigo 1º do CTB, § 1º, define o trânsito como vias que são utilizadas por vários autores desse engenhoso e muitas vezes, confuso sistema de locomoção: “[...] § 1º *Considera-se trânsito 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.*” Mas em que condições esse trânsito deve funcionar?

De acordo com a matéria “Velozes e Vulneráveis” da revista Radis, da Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, o trânsito mata cerca de 40 mil pessoas por ano no Brasil:

Mais difícil é calcular a quantidade de hospitalizações, consultas e atendimentos realizados nos serviços de saúde por causa de eventos envolvendo veículos. Estima-se que, para cada morte relacionada ao tráfego, sete vítimas permanecem em UTI. Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), 400 mil pessoas ficam com algum tipo de seqüela após sofrer um acidente e cerca de 60% dos leitos hospitalares do Sistema Único de Saúde são preenchidos por acidentados. “O custo é imenso tanto pelas vidas perdidas quanto pelo impacto no sistema de saúde”, diz Ednilsa Ramos, pesquisadora da Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca (Ensp/Fiocruz). “O trânsito não apenas mata, ele altera vidas, deixa pessoas doentes, com incapacidades temporárias ou permanentes que precisam de ajuda e tratamento”. Ainda segundo o Observatório, os acidentes no trânsito resultam em custos anuais de R\$ 52 bilhões. Enquanto isso, a Organização Mundial da Saúde (OMS) sinaliza que o trânsito ocupa a posição nada honrosa de primeiro lugar entre as causas de morte em jovens brasileiros na faixa etária de 15 a 29 anos — é também a nona causa de morte no mundo, superando o número de suicídios ou assassinatos por arma de fogo.

Honorato assevera em sua tese “O Ministério Público como Agente de *Enforcement* e a Garantia do Direito Fundamental ao Trânsito Seguro”, apresentada durante o Encontro Estadual do Ministério Público do Paraná, no dia 29 de outubro de 2011:

A verdade é que todos nós precisamos olhar para o Fenômeno Trânsito com maior seriedade: Crime de Trânsito não é “bagatela”; os infratores e criminosos do trânsito não podem ser considerados “vítimas de acidentes”, para serem sistematicamente “condenados” ao pagamento de “cestas básicas”.

Panichi & Wagner (2006), cintilam que estudos apontam que 90% dos acidentes são provocados por ações humanas. As principais causas dos acidentes são alta velocidade, bebida alcoólica, o não uso do cinto de segurança, da cadeirinha de criança e o não uso do capacete no caso dos motociclistas (Paniche et al., 2006).

Alberto Sabbag, diretor de qualidade profissional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), critica a irresponsabilidade dos condutores de veículos e sua agressividade. Ele reforça que para o brasileiro é muito difícil aceitar a disciplina, mesmo pessoas bem informadas ou educadas, tem essa dificuldade.

A socióloga Alessandra Olivato<sup>2</sup>, em uma pesquisa para sua dissertação de mestrado, observou que o motorista brasileiro tem uma concepção equivocada de direito. A cientista assevera que o brasileiro vai para autoescola não para aprender a dirigir, porque ele já sabe, o intuito é apenas obter o certificado que o permite dirigir legalmente.

A autora observa ainda que o condutor entra em seu carro, que é um bem particular e vai para a rua, no entanto, onde esse condutor poderia se realizar? Somente estando na rua. Infelizmente, esse pequeno espaço privado, que é o veículo, se sobrepõe ao imenso espaço público que são as vias terrestres, e assim, o motorista pensa que pode fazer qualquer coisa “[...] *esquecemos que esse nosso espacinho privado está inserido em um espaço maior, que é público e é de todos*”.(Olivato, 2010).

Verifica-se que trânsito não significa apenas utilizar as vias como simploriamente conceituou o CTB. Trânsito é uma interação social onde a individualidade gera vilipendiar o direito do outro; faz o motorista perder a noção de espaço e o faz considerar-se superior aos outros e, por isso, 90% dos acidentes de trânsito tem como causa um fator humano. Thielen & Grassi (2006) pondera o seguinte:

O sofrimento no trânsito é decorrente não só de ações individuais, mas, principalmente, da aceitação de inevitabilidade de ações individuais conscientes,

---

<sup>2</sup> Socióloga e doutoranda em Sociologia pela Universidade de São Paulo. Autora da dissertação de mestrado Percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito: um estudo sobre espaço público e civilidade na metrópole paulista. Revista Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direito de todos (pg. 41 a 55). Disponível em: <https://site.cfp.org.br/publicacao/psicologia-e-mobilidade-o-espaco-publico-como-direito-de-todos/>. Acesso em 20 de setembro de 2020.

planejadas que são perpetradas sob a égide do individualismo e não da coletividade.

Os acidentes de trânsito não são eventos inevitáveis. Para Marín & Queiroz (2000), os acidentes de trânsito não acontecem por acaso, mas, são decorrentes de vias e veículos em mal estado de conservação e, principalmente, falhas humanas.

Tebasso apud Santos (2009, p. 18), jurista uruguaio, faz uma excelente colocação quando afirma que o trânsito é fundamentalmente interativo. Se essa interação acontece mediante uma relação organizada, haverá um Estado de normalidade. Se na troca houver desorganização, haverá anormalidade.

### **1.3. Hierarquização das vias terrestres**

De acordo com a matéria “Mobilidade Urbana”, do sítio Educação Globo<sup>3</sup>, do professor de Geografia – Renan Paiva de Souza Lima, existem vários modais de transportes: ferroviário, rodoviário, aeroviário e aquaviário. O modal rodoviário é predominante no Brasil por iniciativas de governantes como: Presidente Washington Luiz, cujo lema de sua campanha em 1920, era “governar é abrir estradas”.

A década de 50 foi a mais intensa. Neste período houve um enorme investimento na construção e ampliação das estradas, com o projeto ousado de avançar cinquenta anos em cinco. Nesta época, Juscelino Kubistchek incentivou e viabilizou as instalações de muitas indústrias automobilísticas.

Esta pesquisa tem como escopo analisar o trânsito de veículos automotores, veículos de propulsão humana, veículos de tração animal, tráfego de pessoas e animais, na modalidade rodoviário (terrestre), regido pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei 9.503/1997, responsável pela triste realidade de cerca de 40 mil mortes por ano, além dos milhares de incapacitados, total ou parcialmente, por acidentes de trânsito, o qual já é considerado um problema de saúde pública pela OMS.

Olivato (2010, p. 41-55), asseverou em sua pesquisa, que há uma hierarquia no trânsito brasileiro. Em sua conclusão ela constatou que os taxistas se acham mais experientes e zombam dos motoristas “comuns”; os motoristas de ônibus se sentem protegidos por conduzirem um veículo grande e foram os que mais confessaram ultrapassar o sinal vermelho; os motoboys se sentem discriminados e tratados como inferiores pela sociedade e assim, se

---

<sup>3</sup> Disponível em: <http://educacao.globo.com/geografia/assunto/atualidades/mobilidade-urbana.html>

reúnem como se fossem uma tribo por uma causa comum: ressentimento contra os motoristas de carros particulares, que são melhores e muito potentes e que não os respeitam, e o que fazem é se exibirem nas vias; e os pedestres? Ah! os pedestres são sempre as maiores vítimas e se sentem como vítimas.

No entanto não é assim que o CTB estabelece. No sítio “Em Discussão” do Senado, temos, que a hierarquia constituída na Lei não é como a sociedade a percebe. Para a sociedade, os veículos maiores detêm a preferencialidade e o direito para utilizar as estradas ao ponto de não respeitarem o espaço do veículo menor ou mais vulnerável, o que contribui para o caos.

A hierarquia no trânsito conforme a Lei 9.503/97 é totalmente dessemelhante do conceito popular. A Lei determina a responsabilidade dos diversos autores do trânsito onde os maiores cuidariam dos menores, cabendo maior responsabilidade ao condutor do maior veículo, como se verifica no artigo 29, § 2º do CTB:

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

(...)

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

De acordo com Olivato (op. cit.), a sociedade brasileira é culturalmente mal-educada, onde cada condutor em sua individualidade se considera como um bom motorista e não considera os seus pares na mesma perspectiva. O objetivo do CTB é incentivar a educação, construir condutores responsáveis que não dirigem somente para si, mas, que pratiquem uma direção defensiva no sentido de reconhecer as situações de perigo e tomar a melhor decisão para protegerem-se a si mesmos, proteger os ocupantes do veículo e proteger os demais condutores da via.



## 2. GÊNESE DOS DIREITOS HUMANOS

Mazzutti (2012, p. 23) profere que os direitos humanos se desenvolveram simultaneamente com a própria sociedade e foi sendo construído e elaborado no molde da evolução humana. No entanto, observa-se ao longo da história que sua efetivação é frágil e foi necessário uma atuação mais pontual do próprio Estado para sua positivação.

Comparato (2005, p. 11) leciona que no início do período axial (sec. VIII a.C) “enunciaram grandes princípios e se estabeleceram as diretrizes fundamentais de vida, em vigor até hoje”. O autor expõe que foi nesse período que surgiram as primeiras concepções do homem e sua dignidade.

Em suma, é a partir do período axial que, pela primeira vez na História, o ser humano passa a ser considerado, em sua igualdade essencial, como ser dotado de liberdade e razão, não obstante as múltiplas diferenças de sexo, raça, religião ou costumes sociais. Lançavam-se, assim, os fundamentos intelectuais para a compreensão da pessoa humana e para a afirmação da existência de direitos universais, porque a ela inerentes. (COMPARATO, 2005)

Bobbio (1992, p. 73) afirma que os direitos do homem nasceram da filosofia jusnaturalista; Jorge de Miranda (2000, p. 17) afirma que é através do cristianismo que todos os seres humanos são considerados dotados de valor. Celso Lafer (1999, p. 119) também compartilha da mesma opinião de Jorge de Miranda, estabelecendo a origem dos direitos humanos com o cristianismo e a percepção de que a pessoa humana possui um valor íntegro no plano espiritual, dentre outras teses.

Não obstante haver discordâncias filosóficas sobre os fundamentos dos direitos humanos, observa-se uma contribuição mútua e essencial para materialização desses direitos nas constituições da maioria dos países do mundo em nosso tempo.

Mazzutti apud Ferreira Filho (2012, p. 25) salienta que essa materialização de direitos tem como marco inicial, a Magna *Charta Libertatum* de 1215 de João Sem Terra, advinda da luta entre a monarquia e a nobreza latifundiária. A autora menciona que houve importantes conquistas de direitos civis e políticos por conter em seu texto muitas normas sobre liberdade de ir e vir, propriedade privada, crivo do juiz quando da prisão do homem livre, graduação da pena nos moldes de gravidade do delito, propriedade, dentre outros.

Outro momento histórico importante referente aos direitos humanos acontece com a Revolução Norte-Americana em 1776 e a Revolução Francesa em 1789, ocasião em que

acontece uma reafirmação dos direitos fundamentais através da declaração de independência dos Estados Unidos e a Declaração dos Direitos do Homem.

Mazzutti (2012) ao citar a historiadora Lynn Hunt, assevera que o termo “direitos do homem” foi mencionado pela primeira vez no livro O contrato social (1762) de Jean Jacques Rousseau que posteriormente, tornou-se uma expressão comum. Instalado o Estado liberal, o qual era sustentado pelos interesses individuais relativos à liberdade e igualdade, o Estado se absteve também de intervir nos problemas sociais e econômicos.

Após a primeira e a segunda guerra mundial do início do século XX, o Estado frente as atrocidades cometidas contra alguns grupos étnicos, crise social, fome e miséria, ajustou não ser suficientes os direitos individuais e políticos numa sociedade tão dinâmica e multifacetária, era necessário assegurar também os direitos sociais como a saúde, o trabalho, a educação, entre outros. Nas palavras de Silveira & Rocasolano (2010):

As atrocidades de duas guerras mundiais, de regimes totalitários, das tentativas de extermínio de raças – em especial dos judeus -, culminando com o lançamento de bombas atômicas nas cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki, fizeram com que os líderes das grandes potências despertassem e instituíssem, em 26.06.1945, em São Francisco (EUA), a Organização das Nações Unidas – ONU.

Piovesan (2012), afirma que a partir da Declaração Universal dos Direitos Humanos, em 1948, o Direito Internacional dos Direitos humanos evoluiu com vários tratados internacionais voltados para a proteção dos direitos fundamentais. Cria-se um sistema de normas em escala mundial no âmbito das Nações Unidas.

A primeira dimensão dos direitos humanos insurge contra o Estado totalitário e absoluto, com o objetivo de definir limites entre o público e o privado. Araújo & Junior (2005, p. 115) faz a seguinte circunspeção:

[...] são os direitos de defesa do indivíduo perante o Estado. Sua preocupação é a de definir uma área de domínio do Poder Público, simultaneamente a outra de domínio individual, na qual estaria forjado um território absolutamente inóspito a qualquer inserção estatal. Em regra, são integrados pelos direitos civis e políticos dos quais são exemplo o direito à vida, à intimidade, à inviolabilidade de domicílio etc. Trata-se de direitos que representavam uma ideologia de afastamento do Estado das relações individuais e sociais.

Bobbio (1992), ressalta que os direitos do homem lhe são inerentes independente do Estado, no entanto, diante de grandes problemas sociais e econômicos, principalmente, no início da industrialização e com o desenvolvimento do capitalismo, constatou-se que a liberdade e a igualdade apregoada na primeira geração ou dimensão de direitos humanos não

se efetivavam na recém classe social formada, o proletariado, sendo necessário, intervenção do Estado na realização da justiça social.

Ramos (2014, p. 52) assim escreve:

A segunda geração de direitos humanos representa a modificação do papel do Estado, exigindo-lhe um vigoroso papel ativo, além do mero fiscal das regras jurídicas. Esse papel ativo, embora indispensável para proteger os direitos de primeira geração, era visto anteriormente com desconfiança, por ser considerado uma ameaça aos direitos do indivíduo. Contudo, sob a influência das doutrinas socialistas, constatou-se que a inserção formal de liberdade e igualdade em declarações de direitos não garantiam a sua efetiva concretização, o que gerou movimentos sociais de reivindicação de um papel ativo do Estado para assegurar uma condição material mínima de sobrevivência.

Assim são reconhecidos o direito a saúde, a moradia, à educação, à previdência social, ao lazer, a segurança, entre outros que mediante ações positiva do Estado contribuiu para a efetivação material mínima dos direitos de liberdade e igualdade reconhecidas na primeira declaração de direitos humanos.

A terceira geração ou dimensão dos direitos humanos estão ligados a fraternidade/solidariedade. Ramos ensina que são direitos inerentes a comunidade, como o direito ao desenvolvimento, o direito a paz, a autodeterminação e o direito ao um meio ambiente equilibrado, sobretudo, após a constatação que os recursos da terra são finitos e sua exploração sem planejamento pode ameaçar a sobrevivência humana, bem como a divisão desigual dessas riquezas.

Em nossa doutrina já foram cogitadas novas gerações ou dimensões de direitos humanos. Nesse sentido, Ramos apud Paulo Bonavides (2014, p. 53) ensina:

[...] no final do século XX, há aqueles, como Paulo Bonavides, que defendem o nascimento da quarta geração de direitos humanos, resultante da globalização dos direitos humanos, correspondendo aos direitos de participação democrática (democracia direta), direito ao pluralismo, bioética e limites à manipulação genética, fundados na defesa da dignidade da pessoa humana contra intervenções abusivas de particulares ou do Estado. Bonavides agrega ainda uma quinta geração, que seria composta pelo direito à paz em toda a humanidade.

O autor conclui que essas classificações entre gerações e ou dimensões devem ser utilizadas apenas didaticamente e que os direitos humanos devem ser compreendidos e percebidos como direitos inexauríveis já que a evolução social provoca o surgimento de novos direitos e, as classificações doutrinárias não devem ser utilizadas para mitigar direitos.

## 2.1. Diferenças básicas entre direitos humanos e direitos fundamentais.

Sarlet, em um artigo em sua coluna na revista consultor jurídico em 2015, questiona se de fato há diferenças entre os termos direitos humanos e fundamentais:

Afinal [...] não se cuida ao fim e ao cabo da mesma coisa? Direitos Fundamentais não são sempre direitos humanos e esses, por sua vez, não são sempre direitos fundamentais, ainda mais numa fase em que a maior parte dos Estados já ratificou os principais tratados internacionais em matéria de direitos humanos?

Na doutrina podemos verificar várias expressões utilizadas na referência dos direitos humanos, inclusive, em nossa Constituição Federal temos várias expressões ao longo de seu texto que se refere aos direitos humanos ou direitos fundamentais, neste contexto utilizado como um sinônimo. Professor Sarlet, em mesmo artigo supradito, aclara com primazia:

[...] tal diversidade semântica se reflete inclusive no texto da nossa Constituição Federal de 1988, onde encontramos expressões como: a) direitos humanos (artigo 4º, inciso II); b) direitos e garantias fundamentais (epígrafe do Título II, e artigo 5º, parágrafo 1º); c) direitos e liberdades constitucionais (artigo 5º, inc. LXXI) e d) direitos e garantias individuais (artigo 60, parágrafo 4º, inciso IV).

No que pese a distinção entre os termos, Sarlet Joaquim Gomes Canotilho, explica que direitos fundamentais se trata de direitos reconhecidos e positivados na Lei Constitucional, enquanto direitos humanos, na visão de Jorge Miranda, estão em um patamar universal, estão redigidos em ordem internacional como inerentes a todos ser humano e tem aplicação para todos os povos em quaisquer tempos.

Mazzutti (2012, p. 38) observa que a Constituição Federal de 1988 reconheceu a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos do Estado Democrático de Direito e “[...] consagrou a prevalência dos direitos humanos nas relações internacionais garantidas pelo Estado (art. 4º, inc. II)”.

Bobbio (1992, p. 37) com coerência posiciona-se “o importante não é fundamentar os direitos humanos, mas protegê-los. [...] O problema real que temos de enfrentar, contudo, é os das medidas imaginadas e imagináveis para efetiva proteção desses direitos”.

## 2.2. Trânsito seguro uma garantia constitucional

O artigo 5º da Constituição Federal, que é um rol de garantias individuais, sociais e ambientais, assim determina:

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

Em mesmo sentido, o artigo 144 da Constituição Federal estabelece que a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos. O ministro Ayres Britto no HC 101.300 assevera que a ordem pública é um bem jurídico que pode ser, mais ou menos, fragilizado conforme se dá a concreta violação da integridade das pessoas ou do patrimônio de terceiros. Não obstante o HC não se tratar de crimes de trânsito, a colocação do excelentíssimo Ministro se acomoda perfeitamente no raciocínio de que a instabilidade nas estradas brasileiras causa violação desse bem jurídico e agride a sociedade como um todo, causando danos materiais e de saúde pública, sobrecarregando o Sistema Único de Saúde (SUS) e a Previdência Social e também, causam danos emocionais aos envolvidos em crime de trânsito.

Nesse sentido, Honorato (2011) mencionando Pilar Gómez Pavon, esclarece, em tradução livre, que a razão de promover e fomentar a segurança no trânsito, é que se estará protegendo a vida, a integridade corporal, e também, bens particulares ou públicos que poderão sofrer danos.

Ruy Barbosa *apud* Sarlet (2012, p. 149), ilustra que:

[...] é possível distinguir as disposições constitucionais meramente declaratórias, que positivam os direitos e a estes reconhecem existência legal, das de natureza assecuratórias, que protegem os direitos e limitam o poder, ressaltando, ainda, que ambas podem estar contidas no mesmo dispositivo constitucional. Neste sentido, as garantias – de acordo com a formulação de Ruy – podem ser consideradas como as formalidades que cercam os direitos com a finalidade de protegê-los contra os abusos do poder.

[...] De acordo com o que foi exposto, verifica-se que na doutrina constitucional pátria as garantias apresentam um papel instrumental em relação aos direitos fundamentais, servindo como instrumentos de efetivação dos direitos por elas protegidos, além de legitimarem ações estatais para defesa dos direitos fundamentais.

Se as garantias são instrumentos para efetivação dos direitos fundamentais, Honorato esclarece que:

[...] torna-se fácil compreender que o Trânsito Seguro (como Direito Fundamental de Segunda Dimensão, implícito e decorrente da liberdade inserta no art. 5º, inc. XV, e do dever imposto nos artigos 6º e 144, da Constituição da República) assume a característica de garantia constitucional, atuando como sistema de segurança e de

defesa dos direitos fundamentais (i.e., vida, integridade física e propriedade) que ficam expostos a perigo de dano durante a utilização das vias terrestres. (HONORATO, 2011)

Neves (2013, p. 36) sublinha que a principal ferramenta para promoção da segurança no trânsito é o próprio Código de Trânsito Brasileiro, reconhecido como uma das Leis de Trânsito mais modernas de todo o mundo, que logo no início, estabelece no artigo 1º, §2º, que “*o trânsito, em condições seguras é um direito de todos*”.

Contudo, o mesmo parágrafo supradito, determina que o trânsito seguro é um dever dos órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito, assim, Manhein (1979) citado por Souza e citado por Rangel & Santos (2016, p. 14), destaca:

[...] não é uma faculdade dos gestores públicos proporcionarem segurança no trânsito, é um direito de todo cidadão, que deve usufruir de um sistema de trânsito seguro e salvaguardado como bem coletivo que consome recursos para oferecer benefícios para o cidadão contribuinte.

A sociedade deve entender com inteligência e também com o coração, que os acidentes de trânsito não são tragédias inevitáveis, Alexandre Carvalho ressalta “*nenhuma morte no trânsito deve ser aceitável e só chegaremos a essa realidade de futuro se avançarmos em termos de envolvimento e união da sociedade, de diferentes setores, do governo [...]*”. Noventa por cento dos acidentes de trânsito ocorreram por imprudência, negligência ou imperícia humana e poderiam ser evitados com obediência à Lei e educação no trânsito.

Carvalho ainda destaca o quão longe o Brasil se encontra de alcançar a meta estabelecida na Década de Trânsito pela ONU, e reforça a necessidade de priorizar a segurança viária. O colunista pondera a necessidade de investimento na infraestrutura viária, de investimento tecnológico nos veículos, especialmente, investir na mudança de comportamento do motorista através da educação, legislação severa, fiscalização e punição para os condutores infratores.

O Capítulo VI do CTB, dos artigos 74 ao 79 são relacionados a educação no trânsito. O artigo 76 estabelece que “[...] *a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito*”. Não podemos descuidar que para o exercício do direito constitucional de ir e vir em segurança, se fará necessário efetivar o disposto no artigo 76 do CTB promovendo educação no trânsito desde a pré-escola. Carvalho diz que a diferença acontecerá se as crianças saírem das escolas conscientes e com uma cultura de segurança no trânsito.

No mesmo sentido, Antônio Clóvis Pinto “Coca” Ferraz... et al (2012, p. 34) aduz:

Um ponto fundamental para o êxito das políticas de segurança no trânsito é o engajamento da sociedade no processo. Nesse sentido, é vital ter os governantes e a população conscientes da importância do combate à acidentalidade viária, criando, assim, uma cultura de segurança no trânsito. A cultura de segurança no trânsito em um país, estado, etc. é expressa, sobretudo, pelo comportamento da população no trânsito (respeito às leis, habilidade na condução de veículos, cooperação com os demais usuários, etc.) e na atenção dada à questão por parte dos governantes (destino de recursos, intensidade de fiscalização, implementação de planos eficazes, etc.), ademais de outros aspectos.

O reconhecimento do trânsito seguro como um direito humano, assegurado constitucionalmente como um direito de segunda dimensão, é cogente para efetivação e a conservação de direitos como a vida e a incolumidade física, muitas vezes dispostos no topo da lista no que se refere a valor.

A mitigação do direito de ir e vir (direito de circulação) não deve ser considerado como afronta a liberdade individual haja vista que para o exercício desse direito é necessário um ambiente seguro que garanta o bem-estar de todos os atores presentes em uma via. Para Honorato (2011), o trânsito não é apenas o exercício de uma liberdade individual, “[...] *onde não houver respeito pela vida e pela integridade física e moral do ser humano [...] não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana*”.

### **2.3 Direitos de Circulação frente aos deveres coletivos**

O artigo 5, inciso XV, da Constituição Federal, trata do direito de ir e vir:

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

[...]

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

[...]

O direito de locomoção é um direito fundamental de primeira geração ou dimensão, é um direito que não pode ser restringido sem o devido processo legal, conforme estabelece o inciso LIV, da Constituição Federal. No que se refere ao trânsito, observa-se na sociedade brasileira que o direito de locomoção extrapola os limites da responsabilidade coletiva.

Nesse sentido, Honorato endossa a importância não somente da liberdade como direito individual, mas, do trânsito seguro como um direito e um conjunto de deveres coletivos.

Thielen & Grassi, em seu trabalho “*Mobilidade e sofrimento: imersão no urbano*”, analisa o trânsito como uma disputa de espaço que coloca em risco não somente o próprio indivíduo, mas também, os outros usuários da via pública.

Cada condutor, de maneira individualizada, acredita que seu direito de ir e vir é mais relevante que do seu próximo, é um egoísmo demonstrado através de decisões centralizadas no indivíduo e não no coletivo.

Thielen apud Thielen & Grassi (2002) conclui:

[...] como as ações no trânsito tem sempre consequências coletivas, [...] seu comportamento individual está, inevitavelmente, relacionado a esse sofrimento. [...] o motorista imprudente se apoia na própria definição de acidente como inevitável, para justificar suas ações além de deslocar sua responsabilidade frente aos danos, seja utilizando o comportamento alheio, seja indicando as instâncias políticas ou reguladoras, ou mesmo os mecanismos de fiscalização como responsáveis pelos atos individuais.

Iara Pichioni (2007), enfatiza que a sociedade aceita fiscalização nos shoppings e nos bancos e em outros espaços públicos porque entendem que isso trará maior segurança, mas no trânsito, a fiscalização é percebida como uma “indústria” responsável por aumentar a arrecadação para os cofres públicos, ou, como manipulação política. Quando se trata de fiscalizar um indivíduo que conduzindo um veículo pode colocar os demais usuários da via em risco, há rejeição, inclusive, dos outros motoristas. Isso se deve porque essas medidas não são vistas como promotoras de um trânsito seguro e sim, como invasão de privacidade e cerceamento do direito de ir e vir.

A autora destaca que:

A mobilidade urbana é impossível de ser pensada senão como espaço compartilhado, [...] No trânsito, espera-se que os motoristas conheçam e respeitem as leis de trânsito, que pedestres se comportem dentro de padrões esperados, que as sinalizações funcionem e auxiliem as relações entre pedestres e motoristas. (PICHIONI, 2007)

É impossível pensar no trânsito como um espaço particular de cada motorista, e essa realidade é demonstrada através dos números de mortos por ano em nosso país. A liberdade de locomoção é um direito protegido por nossa Constituição Federal, não obstante, essa liberdade não é absoluta devendo ser adequada aos interesses da coletividade. No trânsito, a



segurança é um princípio, um direito fundamental e assecuratório para fruição dos demais direitos.

### 3. UMA DÉCADA DE DESAFIOS PARA UM TRÂNSITO SEGURO

Em 02 de março de 2010, a Assembleia Geral da ONU (Organização das Nações Unidas), durante o 64<sup>a</sup> Período de Sessões (Tema 46 do Programa), por meio da Resolução n. A/64/255 (sobre “Melhoria da Segurança Viária no Mundo” - “*Improving global road safety*”), proclamou o período de 2011-2020 - Década de Ações para Segurança Viária, com o objetivo de estabilizar e, posteriormente, reduzir os índices de vítimas fatais no trânsito em todo o mundo, aumentando as atividades nos planos nacional, regional e mundial.

Para atingir esse objetivo a Organização Mundial de Saúde (OMS) desenvolveu algumas estratégias para fins de fortalecimento das estruturas viárias, implementação de técnicas para promover a segurança nas estradas em todos os níveis de competência, tornar mais eficiente a coleta de dados sobre acidentes e mortalidades nas vias, fomentar e incentivar programas para redução da violência a partir dos dados coletados, monitorar o progresso e incentivar o aumento do financiamento e o melhor uso dos recursos na segurança viária.

Mediante as ousadas metas estabelecidas, foram implementados cinco pilares de ações em nível global para todos os países que aderiram ao plano de contenção de violência no trânsito:

1. Gestão de Segurança no trânsito;
2. Estradas mais seguras e mobilidade;
3. Veículos mais seguros;
4. Usuários mais seguros;
5. Resposta pós-acidente (atendimento proativo às vítimas).

Uma das ações de maior relevância e essencial sinaladas neste documento é a adoção de regras uniformes no trânsito. Neste quesito a ONU diligenciou fortalecer normas já estabelecidas na Convenção sobre o Tráfego Rodoviário, aprovada em 8 de novembro de 1968, acordando sobre uniformidade de marcas e sinais que facilitariam a mobilidade nas estradas dos diversos países signatários.

No Brasil, a presente Convenção foi promulgada por meio do Decreto 86.714<sup>4</sup> de 10 de dezembro de 1981 “*As Partes Contratantes, Desejosas de facilitar o trânsito viário internacional e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito, [...]*”.

---

<sup>4</sup> Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D86714.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D86714.htm)> acesso em 17 de setembro de 2020.

O Brasil também adaptou suas normas técnicas de sinais e segurança no padrão ISO 39001 estabelecido pela ONU, através do Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego - ABNT/CB-016. O coordenador do Subcomitê de Tráfego Ulysses Carrasco<sup>5</sup>, enfatizou a importância da publicação da ABNT NBR ISO 39001:2015 - Sistema de Gestão da Segurança viária lançada com a participação dos membros da ISO, como instrumento de apoio à Década de Redução de Acidentes.

Alexandre Carvalho, colunista da revista CESVI, em matéria de sua autoria denominada: “Retirar Radares e Lombadas é um Retrocesso” - em entrevista com a coordenadora do Programa Volvo Segurança no Trânsito, Anaelse Oliveira, observa que a sociedade brasileira ainda não pautou a segurança no trânsito como prioridade.

Além disso, a sociedade enxerga a fiscalização, as multas, os limites de velocidades como uma violação do direito de circulação e da liberdade. Também salientou que a culturalmente, os brasileiros não gerenciam os riscos:

E cultura de segurança está intimamente ligada a gerenciar riscos, a ter comportamentos preventivos, e não defensivos, a adotar um comportamento adequado porque o entendo como importante e fundamental na minha vida e na vida do outro (responsabilidade compartilhada).

Nesse sentido Wilde apud Rocha (2005), argumenta que “[...] *para as intervenções de segurança serem efetivas em reduzir acidentes é necessário reduzir a vontade das pessoas arriscarem suas vidas o que, em outros termos, significa reduzir o nível aceito de risco*”.

Para Anaelse, o relatório divulgado pela ONU no final de 2018 aponta que a meta de redução em 50% do número de mortos até o final de 2020, infelizmente, não será contemplada, aliás, aumentou o número de mortos no trânsito, mormente, em países em desenvolvimento. O Brasil está entre os países que obtiveram resultados positivos, no entanto, os números continuam elevados.

Celso Mariano<sup>6</sup>, especialista multidisciplinar em trânsito, em entrevista ao diário paranaense em 17 de fevereiro de 2020, em matéria de título “Década de Ação pela Segurança no Trânsito se encerra no final de 2020”, observa:

---

<sup>5</sup> Sinalização e Segurança Viária. Boletim ABNT-Mar/Abr 2018.Vol. 15. Nº 162. Disponível em: <[http://www.abnt.org.br/images/boletim/2018/Mar-Abr/BoletimABNT\\_MarAbr18.pdf](http://www.abnt.org.br/images/boletim/2018/Mar-Abr/BoletimABNT_MarAbr18.pdf)> acesso em: 17 de setembro de 2020.

<sup>6</sup> Celso Alves Mariano é engenheiro (UFSC/1988) e especialista multidisciplinar em trânsito (PUCPR/2002), além de radialista profissional (DRTMT/1993). É fundador e sócio-proprietário da Tecnodata Educacional Ltda (1996), onde é Diretor de Conteúdo e de Marketing. É fundador do Instituto Prevenir (2004) e Diretor do Portal do Trânsito (2007). Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/columnistas/celso-mariano/>. Acesso em 17 de setembro de 2020.

Como não dispomos de agilidade na disponibilização de dados estatísticos, acabamos sempre por olhar para um cenário do passado, o que complica para termos análises esclarecedoras. No momento, por exemplo, o dado mais atual do Datasus, nossa fonte oficial, é de 2017. Neste ritmo, vamos ficar sabendo se cumprimos ou não a meta lá pelo fim de 2022 ou meados de 2023. **Mas acho pouco provável que, quando estivermos vivendo os dias do ano 2023, estejamos comemorando ‘meta cumprida’, junto à OMS.** (negritei) (MARIANO, 2020)

Em setembro de 2015, foi aprovado na ONU<sup>7</sup>, um plano global para o desenvolvimento sustentável com 17 objetivos e 169 metas. O objetivo nº 3 define:

[...]

Objetivo 3. Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades.

[...]

3.6 Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas;

[...]

A meta de redução de até 50% de mortes no trânsito estava proposta para o final de 2020. Segundo informações do sítio Observatório Nacional de Segurança Viária, as mortes que em 2009 eram de 1,25 milhões de pessoas, nas últimas estatísticas são de 1,35 milhões de pessoas. Ocorreram muitas falhas na implementação do plano de segurança no trânsito.

A Organização das Nações Unidas – ONU, em parceria com Organização Mundial de Saúde - OMS, realizou no final de fevereiro de 2020, a 3ª Conferência Mundial sobre segurança viária, reunindo 140 países em Estocolmo, Suécia, para um balanço dos resultados positivos e determinar as diretrizes para a próxima década 2020/2030.

O objetivo é reduzir em até 50% as mortes até 2030 e zerar as mortes até 2050, seguindo um conceito criado na Suécia em 1999, denominada Visão Zero (sítio Seguradora Líder – Equipe DPVAT).<sup>8</sup>

Esse conceito está fundamentado na premissa “não é aceitável perder vidas no trânsito”. Nesse modelo de gestão o foco não está no comportamento das pessoas, em uma mudança cultural ou investimento em educação no trânsito. Na prática, há consciência que os seres humanos são falhos e, por isso, o investimento acontece em toda a rede de mobilidade para alcançar os objetivos de que acidentes graves não aconteçam.

Na Suécia investiram em ruas e estradas planejadas, medidas de moderação como lombadas, faixas mais estreitas e bem sinalizadas e espaços para circulação de pedestres;

<sup>7</sup> Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/pos2015/ods3/>> acesso em: 17 de setembro de 2020.

<sup>8</sup> Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Blog/Paginas/Postagem.aspx?IdPostagem=3010>, acesso em 18 de setembro de 2020.

investimento no transporte público diminuindo o tráfego nas estradas; melhorias das calçadas e corredores próprios para o transporte público; redução do limite de velocidades e atualização no sistema de cobrança de multas.

No plano Visão Zero da Suécia aconteceu uma parceria público-privado envolvendo diversos profissionais para chegar aos resultados apresentados hoje como: engenheiros de tráfego, profissionais para a fiscalização, designer de veículos, especialista da saúde, educadores, jornalistas, cientistas sociais e o governo, todos unidos em prol de zerar os acidentes no trânsito que causa muitas mortes e incapacidades laborais.

Segundo o sítio da Seguradora Líder, desde que a Suécia adotou o plano “Visão Zero”, possui as taxas mais baixas de acidentes de trânsito no mundo, com apenas 03 mortes para cada 100 mil habitantes e os acidentes envolvendo pedestres, caíram pela metade nos últimos cinco anos.

No Brasil, em 2018, foi implantado no município de São Paulo, o plano “*Vida Segura*”, Decreto 58.717/2019<sup>9</sup>, que tem por objetivo ser o documento norteador de todas as políticas públicas implementadas em prol da segurança viária no município. Este projeto faz parte das ações referentes a segunda Década para Segurança Viária, que em harmonia com a Lei Federal 3.614/2018 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), objetiva reduzir as mortes em 50% (cinquenta por cento).

### **3.1. Objetivos: Estabilizar e diminuir a quantidade de vítimas no trânsito**

De acordo com a Resolução aprovada pela Assembleia das Nações Unidas de nº 74/299, Melhoramento da Segurança Viária em todo Mundo, a maioria das mortes e lesões graves causadas no trânsito podem ser prevenidas. Mesmo havendo avanços em muitos países, os esforços adotados e aplicados foram insuficientes para alcançar a meta estabelecida na Década de Segurança Viária 2011/2020.

Os acidentes no tráfego são considerados pela Organização Mundial de Saúde - OMS, como um problema de saúde pública e podem atrasar o desenvolvimento de muitos países e também o crescimento econômico, além, dos danos sociais.

Outra questão levantada na Resolução 74/299 da ONU, são os números elevados de acidentes de trânsito que revelam a extensão da desigualdade social, uma vez que, a

---

<sup>9</sup> Plano na íntegra. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/plano\\_seguranca\\_viaria/?p=262886](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/plano_seguranca_viaria/?p=262886). Acesso em 18 de setembro de 2020

população pobre são também os mais vulneráveis no trânsito, bem como, os pedestres, os ciclistas e os motociclistas. Isso colabora para agravar a pobreza, uma vez que além das mortes, os acidentes de trânsito provocam cinquenta milhões de incapacitado para o trabalho, conseqüentemente, perda de renda familiar.

Há que se utilizar as experiências desse decênio com objetivo de fomentar maior engajamento de todos os setores da sociedade, tanto público como privado e organizações não governamentais (ONGs), com enfoque na integração para uma melhor gestão do Plano Mundial de Segurança no Trânsito.

Os avanços nesta década foram muito tímidos e apenas alguns países tiveram resultados positivos, porém, também não alcançaram a meta convencionada na Primeira Conferência Global de Segurança no Trânsito em Moscou.

Foi necessário renovar os compromissos acordados estendendo a agenda por mais dez anos, a Segunda Década de Ação para Segurança no Trânsito, 2021-2030, cuja meta é a redução de, pelo menos, 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo.

Em um estudo realizado entre a AMBEV, FALCONI consultores de resultados e o Observatório Nacional de Segurança Viária, com um trabalho intitulado “Retrato da Segurança Viária 2014”, demonstram como os acidentes de trânsito tem se tornado um problema mundial. A Organização Mundial de Saúde (ONU), em 2010, verificou que os acidentes de trânsito era a 9ª causa de morte no mundo e se nada fosse feito, em 2030 será a 7ª causa de morte, ultrapassando a quantidade de vítimas causadas por enfermidades como diabetes e hipertensão.

A ONU elaborou um plano mundial que delineou uma série de medidas para assegurar que os objetivos da década fossem alcançados, estabelecendo cinco pilares importantes: Gestão da Segurança Viária, Vias mais seguras e mobilidade, Veículos mais seguros, Conscientização dos usuários e resposta ao acidente.

Em matéria da revista Exame<sup>10</sup>, do colunista Bruno Ribeiro, intitulada “Governo Bolsonaro revê programa de redução de mortes no trânsito”, Larissa Abdalla Britto, presidente da Associação Nacional dos DETRANs, argumenta que o Plano Nacional de Segurança no Trânsito começou a ser discutido em 2010 na gestão do presidente Lula e continuou por todo governo de Dilma Rousseff que resultou no projeto de Lei, que foi sancionado pelo presidente Michel Temer.

---

<sup>10</sup> Disponível em: <https://pre.exame.com/brasil/governo-bolsonaro-reve-programa-de-reducao-de-mortes-no-transito/>

A matéria esclarece que a Lei 13.614/2018 – Plano Nacional de redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que acrescentou o artigo 326-A ao CTB, com 14 (catorze) parágrafos, tem por objetivo a redução das mortes no Trânsito em 50% até 2028, conforme também propõe o Plano Mundial da ONU.

No entanto, o governo Bolsonaro, em meados de 2019, decidiu rever o Pnatrans. De acordo com o DENATRAN, a revisão se dará para “alinhamento de metas”. Ainda, com a extinção do Ministério das Cidades e o deslocamento do DENATRAN para o Ministério da Infraestrutura, ferramenta criada para quantificar os acidentes de trânsito que serviria para adequar o Pnatrans a realidade de cada região do país, ainda não está acessível aos DETRANs.

Ainda, Larissa Abdala Britto, pronuncia que o Brasil é uma “*colcha de retalhos. Temos os dados de cada uma das secretarias de segurança dos estados, da Polícia Rodoviária Federal e ainda do Ministério da Saúde. Todos eles têm dados sobre acidentes e mortes no trânsito. Mas são dados diferentes, que muitas vezes até se contradizem*”.

Em mesma matéria, José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do Observatório Nacional de Trânsito asseverou:

Há uma série de problemas nessa área no País. Nós ficamos discutindo o tema por oito anos, depois da conferência de Moscou da ONU (Organização das Nações Unidas) para o trânsito, que propôs ações para a redução das mortes no trânsito. Se tivéssemos iniciado isso (ações para redução de mortes) há seis anos, como já estaríamos hoje?

Precisamos avançar e não retroceder.

### **3.2. Desconstrução da visão individualista do trânsito**

O prazer produz-se, quando há sentimento de poder. (Friedrich Nietzsche)

Em 1950, os Estúdios Walt Disney, lançaram a animação “Motor Mania”<sup>11</sup>, onde o Pateta é o senhor Walker, um homem comum, amável, pontual e honesto, considerado um bom cidadão e de inteligência razoável e que não machucaria uma formiga porque acredita em “viva e deixa viver”.

---

<sup>11</sup> Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Tlk6e61E6w>. Acesso em 11 de nov. de 2020.

Porém, o senhor Walker possui um automóvel e se considera um bom motorista, mas, quando o senhor Walker entra dentro de seu automóvel, um fenômeno estranho acontece, “[...] o senhor Walker se deixa levar por uma forte sensação de poder e sua personalidade muda completamente e de repente, ele se transforma em um monstro incoroável, um motorista diabólico, o senhor Walker agora é o senhor Wheeler, o motorista”.

O senhor Wheeler não tem paciência, é nervoso e egoísta. Ele não respeita os pedestres, faz ultrapassagens perigosas, disputa vagas de estacionamento, comete rachas nas ruas da cidade; dentro do seu veículo, o agora senhor Wheeler, se sente dono das ruas porque paga impostos, contribuiu para a melhoria das ruas e tem direito de usá-las.

Observa-se na animação, que ao sair de seu veículo, o senhor o Wheeler volta a ser o doce e gentil senhor Walker, e assim, ao tentar atravessar uma avenida, sente na “pele” como é difícil ser um pedestre e mesmo tomando todo o cuidado, o senhor Walker é atacado pelos “carros loucos” tendo que se refugiar subindo na haste de um semáforo. No entanto, quando ele retorna a segurança de seu veículo, toda a experiencia como um pedestre é desconsiderada e o senhor Walker, volta a ser o senhor Wheeler, o motorista.

O episódio inicia-se com o veículo do Pateta no ferro velho todo destruído e o narrador diz: “*O automóvel nas mãos do homem comum já está beirando as margens da extinção*”. Ironicamente a animação relata a extinção do carro nas mãos de um pateta no trânsito, mas, é evidente, mediante todas as informações coletadas modestamente nesta pesquisa, que no Brasil a cada 12 minutos um humano também é extinto, vítima da violência no trânsito.

Honorato em sua tese “O Ministério Público como agente de *enforcement* e a garantia do direito fundamental ao trânsito seguro” assevera que:

A caótica situação de violência no trânsito não decorre exclusivamente do aumento da frota de veículos em circulação; e sim de conceitos equivocados que são disseminados diariamente, e inculcados nas mentes de todos (inclusive dos Operadores do Direito), em relação ao uso das vias terrestres. **A falsa percepção do trânsito como o exercício de uma liberdade fundamental** (descrita no art. 5º, inc. XV, da Constituição), por pessoas maiores e capazes **que possuem o "direito de dirigir"** (art. 256, inc. III, do CTB) **e que poderiam "utilizar"** (sem a necessária responsabilidade social e coletiva) o espaço público das vias terrestres, **gerou um individualismo exagerado e falta de respeito às normas de circulação e de segurança no trânsito.** (negritei)

Roberto da Matta apud Honorato (2011), explica esse fenômeno de egocentrismo que permeia as estradas brasileiras:



[...] todos, no fundo de suas consciências, se sentem especiais, superiores e com direitos a regalias e prioridades. A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da *ausência de uma visão igualitária do mundo*, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos.

Adverte Honorato (op. cit.) “[...] *A liberdade de circulação, no entanto, não constitui um direito absoluto; encontrando-se regrado e condicionado à realização dessa atividade em condições seguras, pois a segurança constitui direito social expressamente consagrado no art. 6º, da Constituição da República*”.

O desrespeito ao princípio do trânsito seguro traz muito prejuízo a sociedade. O artigo 4º, 1 e artigo 32, da Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de San José da Costa Rica), 1969, assim determina:

[...]

Artigo 4º - Direito à vida

1. **Toda pessoa tem o direito de que se respeite sua vida.** Esse direito deve ser protegido pela lei e, em geral, desde o momento da concepção. Ninguém pode ser privado da vida arbitrariamente.

[...]

Artigo 32 - Correlação entre deveres e direitos

1. Toda pessoa tem deveres para com a família, a comunidade e a humanidade.

2. **Os direitos de cada pessoa são limitados pelos direitos dos demais, pela segurança de todos** e pelas justas exigências do bem comum, em uma sociedade democrática. (negritei)

Carolina Vasconcelos Pitanga (2010) citando Roberto da Matta, enfatiza como a sociedade brasileira percebe o carro como um instrumento de ascensão social e um símbolo de superioridade social:

O prestígio e o poder de liberdade que o carro oferece aos seus usuários fazem com que o pedestre se torne a principal vítima desse espaço, onde o carro deixa de ser um instrumento de locomoção para se tornar um símbolo de superioridade social.

[...]

O cidadão motorizado tem prestígio de se deslocar livremente, muitas vezes até mesmo sem carteira de habilitação, o que proporciona uma sensação de privilégio em relação aos que não possuem um carro. Desse modo, afirma-se que o carro importado, novo e em ótimas condições está no topo da hierarquia do trânsito.

[...]

A autora reflete como o trânsito também pode ser um espaço de disputa e agressividade:

Se no carnaval o brasileiro é visto em toda sua cordialidade como um sujeito alegre e sem preocupações, no trânsito esse mesmo sujeito torna-se agressivo e tem a necessidade de ultrapassar todos os obstáculos que estão na sua frente (pedestres, ciclistas, semáforos etc.). No capítulo 2, intitulado “Raízes da desobediência”, DaMatta justifica essa carga de desumanidade e a agressividade encontrada no trânsito considerando que o ato de sair de casa, no Brasil, é algo dramático. Ao sair de casa, deve-se esquecer os laços sociais pautados pela hierarquia e as normas familiares, e encarar a rua como um local perigoso e repleto de riscos, e onde só Deus pode tomar conta de tudo e de todos. (PITANGA, 2010)

Para Pitanga, a agressividade, o estresse, a impaciência advêm de um dilema sobre a compreensão de rua como um espaço construído para a coletividade e a mentalidade individualista marcada por uma hierarquia aristocrática. Além disso, no Brasil existe a crença de que os problemas de trânsitos são somente ambientais, exemplo, ausência de infraestruturas nas vias. Mas o que marca o trânsito brasileiro e não é absorvido socialmente, é a carência de consciência no que se refere, principalmente, aos deveres de cada um ao sair de casa.

Informação prestada pelo sítio da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS<sup>12</sup> - os acidentes de trânsito representam uma das principais causas de morte, sendo a primeira entre os jovens na faixa etária dos 15 aos 29 anos. Um peso imenso para a sociedade e para as famílias afetadas.

No que pese todas as informações e estatísticas e todo o sofrimento que causa os acidentes de trânsito, não existe justificativa de se olhar para as vias como uma extensão de propriedade privada.

As ruas são espaços coletivo e não cabe nesse espaço coletivo comportamentos individualistas e hierarquizados, uma vez que no trânsito, os maiores são responsáveis pelos menores; os direitos e deveres são iguais para todos, artigo 29, §2º, do CTB.

### **3.3. CNH: um direito ou um privilégio?**

No Brasil em 2009 faleceram 35 mil pessoas em acidentes de trânsito e o fator humano foi o grande responsável por esses números. Montoro et al., assevera que desde que o homem iniciou o uso do automóvel, cientistas da área de psicologia perceberam a necessidade de estudar o perfil psicológico, o comportamento e as capacidades (aptidão) de dirigir de cada

---

<sup>12</sup> Disponível em: [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2117:metas-da-seguranca-no-transito-e-objetivos-do-desenvolvimento-sustentavel&Itemid=779](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=2117:metas-da-seguranca-no-transito-e-objetivos-do-desenvolvimento-sustentavel&Itemid=779). Acesso em 18 de setembro de 2020.

condutor. Esses estudos não cessam uma vez que o comportamento dos condutores piora e aumenta o número de acidentes e o problema do tráfego se agrava.

De acordo com a jurisprudência pátria, o direito de dirigir não se trata de um direito adquirido já que o condutor deve comprovar requisitos para a obtenção da CNH ou de sua renovação. De tempos em tempos, a administração pública requer dos condutores a comprovação de aptidão física e mental e oftalmológica; o condutor deve preencher esses requisitos para obtenção do direito de dirigir.

Nos dizeres de Hely Lopes Meirelles (2006, p. 147) “[...] *Ato administrativo é toda manifestação unilateral de vontade da Administração Pública que, agindo nessa qualidade, tenha por fim imediato adquirir, resguardar, transferir, modificar, extinguir e declarar direitos, ou impor obrigações aos administrados ou a si própria*”.

Para Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2010), ato administrativo é “[...] *a declaração do Estado ou de quem o represente, que produz efeitos jurídicos imediatos, com observância da lei, sob regime jurídico de direito público e sujeita a controle pelo Poder Judiciário*”.

No caso da concessão de licença de dirigir esse ato é praticado pelo Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, que após os candidatos a primeira habilitação passar pelos exames de habilitação, passar pela prova teórica, cumprir estritamente as quantidades de horas aulas no Centro de Formação de Condutores – CFC (auto escola) e passar na prova prática na direção dos veículos (carro e motocicleta), é concedido o direito de dirigir através da Permissão Provisória de Dirigir – PPD na categoria AB, e somente após um ano da obtenção da provisória, salve o condutor não cometa nenhuma infração ou apenas uma infração leve, terá o “definitivo direito” de dirigir.

Para os condutores que querem mudar a categoria da habilitação também será necessário cumprir requisitos administrativos para obtenção da licença como por exemplo: exames psicotécnico e de aptidão física e oftalmológica e exame toxicológico. Para os condutores que querem renovar a CNH também haverá requisitos como os exames para habilitação e exame toxicológico para as categorias C, D.E.

Meirelles (op. cit., pg. 184) conceitua a licença como um ato administrativo negocial o qual é de interesse recíproco, gerando direitos e obrigações para as partes que se submetem aos requisitos de admissão do ato, e no qual, o administrado fica subordinado incondicionalmente.

Licença é o ato administrativo vinculado e definitivo pelo qual o Poder Público, verificando que o interessado atendeu a todas as exigências legais [...]. A licença resulta de um direito subjetivo do interessado, razão pela qual a Administração não

pode negá-la quando o requerente satisfaz todos os requisitos legais para sua obtenção, e, uma vez expedida, traz a presunção de definitividade. (p. 185-186)

Para Julyver Modesto de Araújo (2010), a terminologia “direito de dirigir” é um equívoco haja vista o ato de dirigir ser uma licença concedida pela administração ao interessado que não deve confundir o direito de obtenção da licença para dirigir veículo automotor com os direitos constitucionais como: o direito de ir e vir (locomoção), direito a vida, segurança etc. O direito de dirigir descrito no CTB é um direito criado pela administração pública mediante preenchimento dos requisitos concentrados no ato.

Araújo *apud* Honorato, ressalta que em alguns países ao invés de utilizarem o termo “direito de dirigir” usam o termo “privilégio” com a finalidade de “[...] *destacar a fragilidade da situação jurídica a que faz jus o condutor de veículo automotor*”. Em seguida o autor explana que o “direito de dirigir” não é um direito inerente e cogente a pessoa, mas, um direito criado e condicional.

Diferentemente, pois, dos direitos e garantias fundamentais (protegidos constitucionalmente, pelo artigo 5º da CF/88), o direito subjetivo de conduzir veículos automotores depende de uma permissão estatal, mercê do cumprimento, por parte do interessado, de determinados requisitos legais, desde os pressupostos iniciais constantes do artigo 140 do CTB (ser penalmente imputável; saber ler e escrever; possuir Carteira de identidade ou equivalente), até a comprovação de realização de todo o processo de formação de condutores, estabelecido no Capítulo XIV do CTB e complementado pela Resolução do CONTRAN n. 168/04. (ARAÚJO, 2010)

E assim, Araújo (2010) concluiu afirmando que:

(...) que a concessão do documento de habilitação nada mais é do que um ATO ADMINISTRATIVO NEGOCIAL (...) É por este motivo que se condena, do ponto de vista acadêmico, a utilização da expressão “suspensão do direito de dirigir”, para se referir à uma decisão administrativa que, juridicamente, não suspende um direito, mas tem como objetivo o “cancelamento” de uma licença concedida anteriormente, da mesma maneira que ocorre, por exemplo, com a extinção de uma licença concedida para o funcionamento de uma banca de jornal, no município. Assim, tanto a “suspensão do direito de dirigir”, quanto a “cassação do documento de habilitação” podem ser classificadas, doutrinariamente, como uma mesma espécie de extinção do ato administrativo, denominada, justamente, CASSAÇÃO, que pode ser conceituada como “a retirada de ato administrativo anterior, por ter o seu beneficiário descumprido condição indispensável para a sua manutenção.

Equivocadamente a sociedade pensa ter o direito de dirigir, aliás, embaraça o direito constitucional de ir e vir (direito de locomoção) com o ato administrativo de obtenção de uma licença condicionada ao preenchimento de requisitos por meio de provocação do interessado,

o qual como qualquer ato administrativo, pode ser alvo de suspensão ou cassação, assegurado contraditório e ampla defesa.

### 3.4. Termo “acidente de trânsito” como falsa noção de fatalidade

Maria Lucia Fabrício Mauro (2010), em sua tese de doutorado ao citar Viola (2001), define acidente de trânsito como “[...] *todo evento com dano que envolva um veículo, a via, o homem e ou animais e que para caracterizar-se tem a necessidade da presença de dois desses fatores*”. A autora ainda destaca que o acidente de trânsito acontece devido a atos inseguros “*resultantes de falhas dos motoristas, pedestre, máquinas ou meio ambiente*” (p. 105).

Honorato faz uma crítica pertinente ao CTB quando em seu artigo 1º, § 1º, diz que trânsito é a *utilização das vias*. Honorato explica que o verbo utilizar traz uma carga de individualismo, como se as vias estivessem ali apenas para servir “[...] *uma perigosa combinação de liberdade individual, propriedade privada e o direito de servir-se das vias terrestres do território nacional*”.

Nesse sentido, a própria legislação corrobora com o convencimento da sociedade de que o acidente de trânsito é um evento inevitável e muitas vezes justificado como “[...] *é a vontade de Deus*”. Honorato contesta explicando que essa postura egocêntrica e auto defensiva tem violado o direito à vida e a felicidade de mais de 35 mil famílias em acidentes de trânsito todos os anos.

Johnson apud Ingrid Luiza Neto (2009), destaca que os condutores envolvidos em acidentes de trânsito chegam ao ponto de perder a memória ou de criar fatos para justificar seus atos transgressivos.

[...] depois de acidentes ou sinistros, os condutores tendem a não se lembrar de determinados detalhes, são motivados a esquecerem tudo o que lhes fazem sofrer ou trazem algum prejuízo pessoal e, ainda, **buscam todos os fatos possíveis para justificar o seu comportamento**. Nesse contexto, pode-se dizer que a pessoa nega a existência de informações que a colocam sob uma luz desfavorável, dando uma conotação diferente aos fatos. Em geral, as pessoas distorcem a maneira como interpretam a realidade para se sentirem melhores consigo mesmas. (NETO, op. cit. P. 29) (negritei)

Honorato discorre sobre a problemática destacando que autores na doutrina pátria tendem a substituir o termo “acidente” por “evento culposo no trânsito” e “evento doloso no trânsito” e ressalta em especial, a sugestão oferecida por Alberi Espíndula que propõe a substituição para o termo “ocorrência de trânsito”.

O autor acredita que esse termo poderia evitar um pré-julgamento dos peritos, uma vez que o laudo pericial é de suma importância para a formação de convicção do juiz e não banalizaria a gravidade do evento.

Mas a realidade brasileira é que o termo técnico, inclusive previsto na norma ABNT NBR 10.697/89, é acidente de trânsito, mas, Honorato adverte que esse termo cria uma noção de mera fatalidade, abrandando a conduta humana responsável pelo evento danoso, o que interfere na responsabilização do culpado.

Nesse sentido Maria Helena Hoffmann (2007, p. 412) sustenta:

[...] o acidente sempre esteve associado a uma imagem de azar, de geração espontânea e imprevisão implícitas na sua própria definição [...]. Tanto o otimismo irrealista como a aceitação fatalista contribuem perigosamente para que não adotemos os meios para evitar a probabilidade de nos envolver num acidente.

Para Wilde (2005), “[...] *somos de fato tão acostumados a que o ambiente nos perdoe de uma maneira ou de outra, que quando a colisão acontece, isto é, propositadamente, chamado ‘um acidente’ na linguagem cotidiana*”.

Diante do exposto, se comprova várias veridicidades: o individualismo não se conforma com o trânsito; a CNH não é um direito inerente a pessoa e sim uma licença estatal; e a expressão “acidente de trânsito” não combina com a gravidade do evento, devendo ser substituída por justiça!

### **3.5. A necessidade de aprender para viver no trânsito**

“Comportar-se sem integridade, em si e por si mesmo, produz dissonância”.  
(Harmon-Jones & Mills, 1998)

O indivíduo quando toma uma decisão ou se comporta de maneira que não condiz com seus conhecimentos, crenças ou opiniões, sente estresse e desconforto mental. Festinger (1957) em sua teoria da Dissonância Cognitiva explica:

[...] No caso de opiniões, crenças e valores a realidade pode ser os que os outros pensam ou fazem. (p. 19)

[...]

A dissonância cognitiva pode ser considerada uma condição antecedente que leva a atividade orientada para a resolução da dissonância, tal como a fome conduz a atividade orientada no sentido da redução da fome. (p. 13)

[...]

Consideramos dois elementos que existem numa cognição de uma pessoa e que são mutuamente relevantes. A definição de dissonância ignorará a existência de todos os

outros elementos cognitivos que são relevantes para um ou outro ou para ambos os considerados e ocupar-se-á simplesmente desses dois. Esses dois elementos estão em relação dissonante, se, considerados isoladamente, o inverso de um elemento decorrer do outro (FESTINGER, p. 21)

Inês Valente Rosa (2006), simplifica: “[...] *quanto maior o número de cognições inconsistentes com uma determinada decisão, maior o conflito antes da decisão e maior a dissonância cognitiva depois*”. No entanto, esse decisor vai criar justificativa para suas decisões. Assim, as justificativas acaba sendo um mecanismo psicológico para reduzir esse desconforto. Nesse sentido se faz necessário equilibrar o comportamento com as convicções e crenças. (NETO, 2009, p.31).

A autora exemplifica utilizando como exemplo um condutor que nunca cometeu uma infração, mas, que em um determinado momento está a conduzir seu veículo com a lanterna queimada e, ao passar por uma *blitz*, mente para o agente de trânsito dizendo que não sabia que a lanterna estava queimada. O autor destaca que essa justificativa não muda em nada o comportamento inapropriado do condutor ou o fato dele ter sido autuado, no entanto, a pequena mentira serviu-lhe para aliviar sua dissonância mental.

A autora ainda sublinha o fato de que quando o agente de trânsito se convence com a justificativa do condutor infrator, este pode se convencer de que seu comportamento não seria tão reprovável, já que o agente de trânsito não o puniu.

Barros ( 1981, p. 49), em sua tese de mestrado inspirada na teoria de Festinger, alude que “[...] *A resistência à mudança, reside primeiramente no fato de um determinado elemento ou comportamento estar relacionado com um determinado número de outros elementos, sendo que, quanto maior sua mudança gerar novas dissonâncias maior será esta resistência*”.

Nesse contexto, quando o acidente de trânsito é visto como mera fatalidade, como algo que é da “vontade de Deus” e não poderia ter sido evitado, isso traz alívio ao estresse social mediante as justificativas incutidas em seu âmago e corroboradas, muitas vezes, pela própria legislação.

Uma matéria vinculada no sítio do Observatório Nacional de Segurança Viária – ONSV<sup>13</sup>, demonstra que a violência no trânsito mata tanto quanto a violência pública. Quinze Estados brasileiros estão acima da média nacional e matam mais no trânsito, entre eles, o Estado de Mato Grosso do Sul.

---

<sup>13</sup> Violência no trânsito mata tanto quanto violência pública. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/observatorio-afirma-violencia-no-transito-tambem-e-violencia-publica/>. Acesso em 24 de setembro de 2020.

O diretor presidente do ONSV, José Aurélio Ramalho, observa que do período de 2011 a 2015 (estatísticas consolidadas), a violência causada por armas de fogo, objetos cortantes e outras violências, mataram 260 mil pessoas no Brasil; em mesmo período, morreram 210 mil pessoas em acidentes de trânsito, equivalente a 5 (cinco) mortes por hora, ou 1 (uma) morte a cada 12 minutos.

De acordo com o Estudo, os Estados que apresentaram maior violência pública também foram o que obtiveram maiores números de mortes no trânsito, o que evidencia um sério problema social.

O diretor do ONSV enfatiza que enquanto a violência pública precisa de altos investimentos porque envolve problemas socioeconômicos estruturais “[...] *o trânsito depende, sobretudo, da conscientização e conseqüente mudança de comportamento da sociedade em seus vários papéis que desempenha, seja como pedestre, ciclista, motociclista ou motorista*”.

Não se pode questionar que há muita informação sobre como praticar o trânsito seguro, muitas campanhas são realizadas com o intuito de despertar a sociedade para responsabilidade de utilizar as vias; o CTB é considerado uma das Leis de trânsito mais modernas do mundo; existem muitas regras, sinais, marcações; então, o que falta? Com resposta baseado no já pesquisado, “que um novo comportamento faça parte do repertório social”.

Nietzsche (1878-1886), em sua obra intitulada “Humano, demasiado Humano I, profere algo interessante “[...] *O direito vai originalmente até onde um parece ao outro valioso [...]*”.

Como uma espécie de presciência da dificuldade de ensinar a sociedade, como indivíduos já formados em suas crenças e convicções, e por mais que houvesse estímulo, as mudanças são ínfimas, o CTB trouxe um capítulo exclusivo “da educação para o trânsito”. Em seu artigo 76, manifestou a necessidade de que a educação para o trânsito iniciasse na pré-escola.

Os nossos legisladores apostaram nas crianças, adolescentes e jovens, a mudança radical de comportamento e civilidade, de responsabilidade e empatia que o trânsito tanto requer. Assim estabelece o capítulo VI, da Lei 9.503, o Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

[...]

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e



entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

J. Pedro Correia (2009), esclarece que o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN ficou anos esperando o Ministério da Educação se manifestar sobre o capítulo VI do CTB, até que no final de 2007 ficou certo, que educação para o trânsito não faria parte do currículo escolar. No entanto, é dever do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e DENATRAN, definir como o conteúdo deverá ser ensinado às crianças e adolescentes.

O DENATRAN também deve estabelecer de que forma todo conteúdo sobre segurança no trânsito abordará o ensino superior:

[...] as discussões serão com o Conselho de Reitores das Universidades. [...] hoje, os universitários estão bastante distantes do tema, salvo, é óbvio, os cursos que lidam diretamente com ele como Engenharia, Psicologia etc. Estudantes universitários, nessa faixa de idade, fazem parte da principal faixa de risco dos acidentes de trânsito, daí a importância da ação (op. cit. p. 24).

Honorato (2011), faz uma pergunta intrigante: em que estágio de evolução está o povo brasileiro? E ele mesmo responde:

Focando sobre o fenômeno trânsito, em que as Liberdades Públicas ainda insistem em superar as garantias sociais e afastar a noção de solidariedade, percebe-se o quão longa será a jornada (desde a primeira dimensão até as novas fronteiras dos Direitos Humanos) para que se possa falar em Trânsito Seguro e respeito à dignidade dos seres humanos que utilizam as vias terrestres desse vasto território, chamado Brasil.

Corrêa (2009, p. 11), em mesmo sentido corrobora:

Reconheço que não tínhamos e não temos hoje cultura de trânsito, educação de trânsito, que nossos valores precisam ser revistos e que isso é trabalho para mais uma década. Assim foi em outros países. Por isso não podemos nos desesperar por não havermos dado passos mais significativos nesse campo.

A Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020 está no fim e muito pouco progresso ocorreu. O psiquiatra Antônio Geraldo da Silva<sup>14</sup>, representante da Associação Brasileira de Psiquiatria, em audiência pública sobre a Lei Seca realizada no Supremo Tribunal Federal, no dia 14 de maio de 2012, alertou:

O Brasil é o líder mundial em acidentes de trânsito nas estradas, alertou o psiquiatra. De 1999 a 2006, foram registradas 172 mil mortes por acidentes de trânsito apenas nos locais dos acidentes, sem contar as mortes ocorridas nos hospitais. Nos Estados Unidos, são registradas 6,5 mortes por mil quilômetros de rodovia. No Canadá, 3,3 e no Brasil são 106 mortes por mil quilômetros de rodovia, afirmou.

Temos muito o que aprender!

---

<sup>14</sup> STF Notícias. **Psiquiatra afirma que CNH é concessão do Estado e não um direito do condutor.** Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=207422>. Acesso em 20 de setembro de 2020.

#### 4. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O PROJETO DE LEI 3.267/2019.

Na apresentação do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/1997, O DENATRAN destacou o CTB como um código moderno e inovador e que para sua efetivação seria necessário o empenho de todos, pois, somente assim seria possível “[...] *redimir o trânsito brasileiro de ostentar níveis estatísticos elevados de acidentes, de transgressão das normas de circulação e de inobservância de cuidados básicos com a segurança pessoal e veicular*”.

J. Pedro Correia (2009), acede que temos um bom Código de Trânsito, mas, umas das dificuldades é sua total implementação, além, do senso social de injustiça nos julgamentos de “*verdadeiros crimes de trânsito*” que ficam impunes, problemas na engenharia de tráfego e deficiência na fiscalização (*enforcement*) contribuem para falta de efetivação das normas do CTB.

O autor ainda destaca a municipalização do trânsito trazida pelo CTB e critica a dificuldade dos prefeitos em colocar em prática um programa de trânsito na maioria dos municípios do país, principalmente, pela falta de recursos e estrutura de pessoal para os desafios que a implementação para um trânsito seguro provoca.

Conforme se verifica no sítio Mobilize <sup>15</sup>, não foi estipulado um prazo para a integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e assim, 75% das cidades brasileiras não municipalizaram seu trânsito. A especialista em trânsito, Maria Amélia Marques Franco, da Perkons, ressalta “[...] *a municipalização torna possível atender de forma direta as necessidades dos cidadãos*”.

O CTB entrou em vigor em 1998 com muita expectativa, de acordo com Corrêa, a sociedade esperava que o CTB fosse colocar “a casa em ordem”; com muitas rigorosas, esperava-se que a sociedade fossem cumprir a Lei.

A educação para o trânsito também foi um ponto de suma importância no objetivo de diminuir a violência do trânsito no Brasil, porém, o tempo passou e muitas inovações importantes e que trouxeram euforia, sobretudo, para os setores responsáveis, não foram implementados.

O autor assevera que houve progresso, mas não foi duradouro e nem profundo. A fiscalização diminuiu, de alguma forma inventaram uma “indústria da multa” que colocou a população contra os órgãos fiscalizadores. A educação no trânsito ficou no limbo, após o

---

<sup>15</sup> Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/6132/cerca-de-75-das-cidades-brasileiras-ainda-nao-municipalizaram-o-transito.html> Acesso em 30 de setembro de 2020.

ministério da Educação se manifestar sobre o não ingresso da disciplina no currículo escolar, o DENATRAN informou que a educação para o trânsito seria aplicada como uma disciplina transversal, no entanto, permanece no limbo.

Corrêa reafirma que nós temos uma boa Lei, o problema é que nós não a obedecemos. Em 2008, 10 anos após sua inauguração, o CTB já corria risco de cair em descrédito. Neste mesmo ano o Ministro da Justiça determinou as atualizações dos valores das multas e foi promulgada a Lei 11.705/2008 (Lei Seca) proibindo a venda de bebidas alcólicas nos bares e restaurantes, inclusive, de beira de estradas; limitação da jornada de trabalho dos motoristas que exercem atividade remunerada para oito horas por dia; enquadramento dos motociclistas profissionais ao ficarem zigzagueando entre os carros e outros. Para Corrêa “[...] *Quando se sabe da pouca estrutura do governo para fiscalizar, é grande o risco de tudo isso cair no nosso já conhecido “faz de conta”, isto é, entrar para o lamentável e antigo grupo das “leis que não pegam”*”.

Agora, o CTB está em iminência de sofrer nova alteração através do Projeto de Lei - PL 3.267/2019, de autoria do poder executivo, que foi aprovada no Câmara Legislativa no dia 20 de junho de 2020 e aprovado pelo Senado no dia 03 de setembro de 2020, uma vez que, no dia 22 de setembro de 2020, a Câmara dos Deputados aprovaram as emendas do senado, que seguirá para a sanção do Presidente da República. Segue alguns pontos de alteração do CTB:

1. Validade da CNH – o prazo de validade será ampliado para 10 anos para quem tem menos de 50 anos de idade, 5 anos para quem tiver entre 50 anos e 70 anos, e 03 anos para pessoas com mais de 70 anos. Quando houver indícios de deficiência física ou mental, ou de progressividade de doenças psicomotoras, os peritos poderão diminuir o prazo de validade da CNH; os exames de aptidão física e mental deverão ser aplicados por médicos e psicólogos com titulação de especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito.
2. Aumenta o limite de pontos para suspender ou cassar a CNH; 40 pontos para os condutores que exercem atividade remunerada; para os demais motoristas, 40 pontos para o condutor que não cometer multas gravíssimas em 12 meses, 30 pontos para quem tiver uma infração gravíssima e 20 pontos para o condutor com duas ou mais infrações gravíssimas.
3. Torna todas as multas leves e médias puníveis apenas com advertência, caso não haja reincidência em 12 meses na mesma infração. Amplia para 180 dias a expedição da notificação de autuação e aplicação de penalidade. Se houver recurso, o prazo é de 360

- dias. Se administração pública perder o prazo para aplicação da penalidade, a multa perde a validade.
4. Altera a obrigatoriedade de se utilizar o farol baixo nas rodovias durante o dia. Ficando obrigatório apenas nas rodovias de pista simples.
  5. O uso obrigatório da cadeirinha passa a fazer parte do texto do CTB. Essa disposição afasta totalmente a dúvida de sua obrigatoriedade.
  6. Cria o Registro Nacional Positivo de condutores (RNPC), para cadastrar condutores que não cometeram infrações de trânsito nos últimos 12 meses. O registro poderá ser utilizado para a concessão de benefícios fiscais e tarifários de acordo com legislação específica de cada ente.
  7. Altera a composição do CONTRAN, que passará a ser composto somente por ministros de Estado. Deixa de ser instancia recursal de multas e suas resoluções passam a ser submetidas a consulta pública prévia.
  8. Cria infração específica (infração grave) para os condutores que invadirem as ciclovias ou ciclofaixas e aumenta a pena da infração para o condutor que não reduzir a velocidade ao ultrapassar ciclistas.
  9. Transportar ou manter, em veículo em movimento, embalagem não lacrada de bebida com teor alcoólico superior a 0,5° GL, exceto no porta-malas ou no bagageiro, infração grave, sujeita a multa.
  10. Proíbe a substituição das penas privativas de liberdade por penas restritivas de direitos nos crimes de homicídio culposo e de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, quando ficar provado que o condutor estava com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa.

Verifica-se um afrouxamento em nossa Lei de trânsito. O Conselho Federal de Psicologia (CFP) e a Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPSIT)<sup>16</sup>, destacou a necessidade de evitar o retrocesso advindo com esse Projeto de Lei.

A conselheira da CFP, Alessandra Almeida, avaliou que a população deve ser convocada para responsabilização e não o contrário.

E isso não se trata meramente de punir, mas, implicar as pessoas na tarefa de assumir verdadeiramente as responsabilidades sobre os seus atos na vida das outras pessoas, considerando que o espaço em questão é público, regrado e,

---

<sup>16</sup> Disponível em: <https://site.cfp.org.br/cfp-e-abrapsit-continuam-atentos-ao-pl-3267-19-que-altera-o-codigo-de-transito-brasileiro/>. Acesso em 20 de setembro de 2020.

necessariamente, precisa que a vulnerabilidade, o risco, a equidade e o compromisso social sejam a tônica exigida pelo Estado. O que, efetivamente, vai na contra mão do que propõe este PL, esquivo às estatísticas e aos danos e custos históricos dos acidentes e crimes de trânsito não observados no País.

No mesmo sentido, Juliana Guimarães, Diretora Científica da ABRAPSIT, reforçou o posicionamento da ONU quando asseverou que o trânsito é um problema de saúde pública e que 90% dos acidentes de trânsito é causado por falhas humanas poderiam ser evitadas mediante o exercício da empatia social.

O sitio do senado<sup>17</sup>, sobre o PL 3.267/2019, traz várias críticas de alguns senadores e algumas polêmicas aventadas, como a não participação das comissões de especialistas nos debates sobre o PL. Os senadores Fabiano Contarato e Mara Gabrilli (PSDB-SP), requereram que o projeto fosse analisado e debatido pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS), Direitos Humanos (CDH) e Infraestrutura (CI), mas, o Senador Anastasia (PSD-MG), que presidia a sessão, rejeitou os requerimentos.

O Senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) ressaltou a imprudência de aprovar um projeto de Lei que irá alterar regras tão importantes como as do CTB, sem a participação de especialistas na matéria. No mesmo sentido o Senador Styvenson Valentim (Podemos-RN), que já ocupou a função de policial rodoviário, advertiu que o projeto “*está vindo muito rápido e sem prudência*”. Criticou ainda o que chamou de privilégios para os motoristas “profissionais”. O Senador Jean Paul Prates (PT-RN), também destacou a ausência de discussão com as comissões especialistas, criticou a urgência da votação do projeto em meio a uma pandemia e sugeriu analisar a matéria com serenidade. O Major Olímpio (PSL-SP), pediu mais tempo de análise para o projeto, destacou seu receio de que a aprovação do PL acarretasse mais mortes no trânsito e criticou o fato do PL ter levado 01 (um) ano na Câmara de Deputados e ter sido votado às pressas no Senado.

O senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), solicitou a prorrogação da votação da matéria. Ele declarou não entender essa “*insistência danada*” para votar o projeto no meio de uma pandemia. O senador ainda cobrou mais debates sobre o assunto e lembrou que a legislação de trânsito avançou nos últimos anos para poupar vidas. “*Isso não é prioridade para o Brasil no momento. Façam isso, não! As alterações propostas só vão matar mais gente*”.

A senadora Zenaide Maia (Pros-RN) também censurou a urgência na votação da matéria e recordou que trabalhou como médica e que a maioria das vítimas de trânsito são

---

<sup>17</sup> Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/09/03/aprovado-texto-que-muda-codigo-de-transito-e-aumenta-validade-da-cnh-volta-a-camara>. Acesso em 22 de setembro de 2020.

peças das classes menos favorecidas. Para a senadora, a educação é primordial, mas a punição é essencial como fator de coação aos maus condutores que permeiam o trânsito.

O senador Lasier Martins lamentou o aumento do número de pontos para a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação - CNH. Na visão de Lasier, algumas alterações podem servir de estímulo às infrações no trânsito. O senador Fabiano Contarato em sua apreciação lembrou que o Brasil registrou mais de 40 mil mortos e 300 mil mutilados em decorrência dos acidentes no trânsito em 2019 e classificou o projeto como “antivida” e “famigerado”. O senador enfatizou “[...] *infelizmente, no Brasil, em matéria de trânsito, o único condenado é a família da vítima. Agora, vamos aumentar de 20 para 40 a pontuação para perder a carteira? A quem interessa a reforma da legislação do trânsito?*”

O Senador Contarato ainda ressaltou que 2% apenas dos motoristas tem a CNH suspensa e essas alterações somente vão beneficiar uma minoria que dirige cometendo infrações e lamentou o exame para habilitação passar a ter validade de 10 anos e concluiu dizendo que as estatísticas “*têm rosto e têm história*”, pronunciando: “[...] *Não vai ter minha digital nesse projeto. O Senado está se apequenando. Este é um momento de luto e eu queria pedir, às vítimas do trânsito, perdão pelo que o Senado está fazendo*”.

No dia 22 de setembro de 2020, a Câmara do Deputados aprovou o PL 3.267/2019 que a partir de agora segue para sanção presidencial e sendo promulgada, entra em vigor em 180 dias.

#### **4.1. A influência dos direitos sociais no trânsito**

Honorato, pontua que os direitos de segunda dimensão ou geração são direitos de caráter positivos porque necessitam da atuação do Estado para efetivá-los e, por conseguinte, promover a igualdade na sociedade.

O artigo 6º da Constituição Federal expressa que “[...] *São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição*”.

No Agravo em Recurso Especial, os Ministros Ellen Gracie e Dias Toffoli assim discorreram sobre esse importante assunto que é a segurança.

Anotação Vinculada - art. 6º da Constituição Federal - O direito a segurança é prerrogativa constitucional indisponível, garantido mediante a implementação de políticas públicas, impondo ao Estado a obrigação de criar

condições objetivas que possibilitem o efetivo acesso a tal serviço. É possível ao Poder Judiciário determinar a implementação pelo Estado, quando inadimplente, de políticas públicas constitucionalmente previstas, sem que haja ingerência em questão que envolve o poder discricionário do Poder Executivo. [RE 559.646 AgR, rel. min. Ellen Gracie, j. 7-6-2011, 2ª T, DJE de 24-6-2011.] ARE 654.823 AgR, rel. min. Dias Toffoli, j. 12-11-2013, 1ª T, DJE de 5-12-2013

Todos têm direito de utilizar as vias, no entanto, esse direito não é individual, a liberdade de estar no trânsito deve vir resguardada pela responsabilidade e a garantia de exercer esse direito sob o dever de segurança para si mesmo e os demais que utilizam a via e que possuem o mesmo direito/dever.

Para Paulo Bonavides (2007, p. 60-61), é frágil a liberdade do liberalismo quando não há igualdade.

[...] o valor da liberdade [...] cinge-se à exaltação do indivíduo e de sua personalidade [...] Mas o que importa na liberdade é o modo como utilizá-la, o que há de se fazer com ela [...] seria correto o conceito de liberdade do liberalismo se os homens fossem dotados de igual capacidade.

Mas como a igualdade a que se arrima o liberalismo é apenas formal, e encobre, na realidade, sob seu manto de abstração, um mundo de desigualdades de fato – econômicas, sociais, políticas e pessoais – termina ‘a apregoada liberdade do liberalismo [...] numa real liberdade de oprimir os fracos, restando a esses, afinal de contas, tão-somente a liberdade de morrer de fome.

Neste viés, José Afonso da Silva (2002, p. 82) escreveu que a Constituição de 1934, inspirada na Constituição alemã de Weimar, consagrou juntamente com os direitos e garantias individuais, os direitos sociais numa espécie de acordo.

A Constituição de 1934 e a ordem econômica e social”, ressaltou que “Ao lado da clássica declaração de direitos e garantias individuais, inscreveu um título sobre a ordem econômica e social e outro sobre a família, a educação e a cultura, com normas quase todas programáticas, sob a influência da Constituição alemã de Weimar. Regulou os problemas da segurança nacional e estatuiu princípios sobre o funcionalismo público (arts. 159-172). Fora, por fim, um documento de compromisso entre o liberalismo e o intervencionismo.

Honorato reflete que enquanto as liberdades individuais se insurgem contra o Estado, os Direitos Sociais exigem que o Estado intervenha para que sejam efetivados.

A Conferência da ONU<sup>18</sup> em Estocolmo, destacou que a maioria de casos de morte e ferimentos no trânsito poderiam ser evitadas e é um grande problema de desenvolvimento e de saúde pública com consequências sociais e econômicas abrangentes.

<sup>18</sup> Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2020/02/1704751>. Acesso em 22 de setembro de 2020.



A revista CONSENSUS, edição 23/2017, do Conselho Nacional de Secretários de Saúde, informa números alarmantes dos impactos dos acidentes de trânsito no sistema de saúde do país.

Segundo Scarpetta e Oksandro, citando dados do Ministério da Saúde, 30% dos leitos dos prontos-socorros no país são ocupados por acidentes de trânsito; e do total de internações, 48% foram de motociclistas. Segundo a Associação Brasileira de Medicina no Tráfego (Abramet), a cada dez leitos ocupados nas unidades de terapia intensiva (UTI) quatro são ocupados por pacientes envolvidos em acidentes de trânsito.

Em mesmo, sentido Pedro Lenza (2019, p. 1751) reflete sobre o impacto dos acidentes de trânsito na sociedade.

A ONU, partindo de estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS), editou, em 02.03.2010, a Res. n. 64/255 (Improving global road safety) que define o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. De acordo com os dados trazidos no parecer da Comissão Especial, a violência no trânsito é uma das maiores causas de mortes, principalmente entre os jovens. “De acordo com dados de 2011 do IBGE, no Brasil ocorrem mil mortes/ano em consequência de acidentes de trânsito, e o Ministério da Saúde tem um gasto estimado em R\$ 200 milhões por internações decorrentes destes acidentes. O quadro preocupa a Previdência Social, que teme ter de arcar com os custos de uma geração de jovens aposentados por invalidez. O Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) gasta atualmente mais de R\$ 8 bilhões por ano com as despesas decorrentes de acidentes de trânsito no país.

Observa-se, que ocorre no trânsito é um problema social e um problema de saúde pública, é um exacerbismo da individualidade e violação da igualdade. O Estado tem o dever de promover políticas públicas para a implementação da segurança e esta segurança deve acontecer em todos os âmbitos da vida social, como um direito constitucional indisponível.

Tomas Cano Campos apud Honorato (2011), avaliza que a segurança é essencial para o exercício de circular nas vias, nas estradas, nas ruas ou avenidas. A liberdade de circulação não pode pôr em perigo a segurança e a liberdade dos demais, [...] “*a segurança no trânsito, inclusive, coloca em segundo plano a liberdade de circulação*”.

#### **4.2. Trânsito seguro como dever do Estado**

No Habeas Corpus Nº 70025341447, Segundo Grupo de Câmaras Criminais, Tribunal de Justiça do RS, a Relatora Elba Aparecida Nicolli Bastos, em apreciação de Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI, de nº 44.103, movida pela Associação Brasileira de Bares e Restaurante contra a Lei 11.705/2008 (Lei seca), pronunciou as seguintes palavras “*Trânsito*

*seguro é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Portanto, eventual direito individual, salvo excessos, cede ao interesse coletivo [...]”.*

Honorato reflete que “*por se tratar de Direito Fundamental de Segunda Dimensão, o Trânsito Seguro exige que o Estado (por meio dos representantes legislativos) crie normas reguladoras do uso das vias terrestres, visando “tornar útil” e “empregar com utilidade” esse espaço coletivo”.*

Santos (2008, p. 43), lembra que a segurança é um princípio para utilização das vias, estampado no artigo 1º, §2º, do CTB.

[...] com a norma de trânsito, foi esculpido um direito fundamental específico, que se acolhe do direito humano fundamental genérico da segurança, que tanto evidencia seu caráter individual (art. 5º da Constituição Federal) como social (art. 6º da Constituição Federal).

Em mesmo sentido, Arnaldo Rizzardo (2003, p. 29) acrescenta:

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito – ou seja, a garantia de um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular organizado, planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas.

Nei Pires Mitidiero (2005), em sua obra “Comentários ao Código de Trânsito”, assevera que a segurança do trânsito é um princípio a ser observado e dele germinou outros princípios balizadores para um trânsito seguro.

Esse regramento, então, nasceu da imprescindibilidade de que o trânsito fosse seguro à sociedade, fluido, cômodo, confortável e de que preservasse o meio ambiente, exurgindo, daí, um cartel de princípios informadores do trânsito. Ei-los: o da preservação da segurança do trânsito, o da garantia da sua fluidez, o da comodidade e confortabilidade do trânsito, o da defesa e proteção ambiental, o do respeito à corrente de trânsito, o da confiança mútua ou recíproca, o da sinalização, o da direção defensiva e o da maior vulnerabilidade, esses os principais e mais atuantes. (op. cit., p. 52)

Robert Castel (2005, p. 22) esclarece que vai depender do Estado e das políticas públicas desenvolvidas, a amplitude da segurança percebida no trânsito.

Quanto à segurança civil, ela é assegurada por um Estado de direito que garante o exercício das liberdades fundamentais, faz justiça e vela pelo desenrolar pacífico da vida social (é o trabalho das ‘forças da ordem’ que garantem no cotidiano, como se supõe, a segurança dos bens e das pessoas)

Se o direito à vida é inviolável, a segurança é um dos pressupostos para manutenção do estado de estar e continuar vivo. Nesse sentido Lenza (2019, p.1.777), ao discorrer sobre o direito à vida, destaca “o direito à vida [...] *abrange tanto o direito de não ser morto, de não ser privado da vida, portanto, o direito de continuar vivo, como também o direito de ter uma vida digna*”.

O autor supradito, ainda destaca que a segurança viária, conforme a Emenda Constitucional-EC nº 82/2014, deve ser partilhada entre os Estados, Distrito Federal e Municípios. Concordando com Julyver Modesto Araújo, Lenza contesta a não inclusão dos órgãos e entidades da União, os quais já fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito, conforme artigo 7º do CTB.

O artigo 144, §10, da CF, estabeleceu o que o auto Pedro Lenza chama de “Tripé da Segurança Viária”.

De acordo com o art. 144, § 10,CF/88, introduzido pela EC n. 82/2014, a segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

[...]

Nesse sentido, como bem apresentado no Parecer n. 230/2014 da CCJ no Senado Federal, por seu Relator, o Senador Vital do Rêgo, “ao incluir a educação e a engenharia de trânsito, ao lado da fiscalização, no âmbito de atuação dos órgãos ou entidades executivos de trânsito, a proposição adota conceito atual e abrangente, que favorecerá a prevenção de acidentes e não apenas a punição de infratores”. (LENZA, 2019 p. 1752-1753)

O autor ainda destaca “*Por estar inserida como parágrafo do art. 144, a segurança viária deverá ser tratada no contexto da segurança pública, estabelecida pela Constituição como dever do Estado, e não só direito, mas, também, responsabilidade de todos*”.

Julyver Modesto Araújo apud Lenza (2019), reconhece que sem a participação da sociedade não será possível a promoção de um trânsito mais seguro, ou seja, mais que dever do Estado e de seus órgãos competentes, é responsabilidade de todos.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A segurança no trânsito é primordial para o bem estar da comunidade. Mesmo que a própria sociedade não identifique, ainda, o fator trânsito como uma prioridade, logo, ficará contundente que não há como manter a paz sem a segurança viária.

A segurança, direito elencado no artigo 6º da Constituição Federal, como um direito social, o qual é dever do Estado sua implementação, é também um direito transversal do direito a vida e do direito de ir e vir, direitos de liberdades civis que não aconteceram em sua essência, se o direito de segurança não for observado em todas as suas nuances. Não tem como exercer o direito de ir e vir e se locomover para onde bem quiser nesse país, sem observância da segurança como um exercício. Não tem como continuar vivo, sair da segurança de nossas residências para enfrentarmos nossos afazeres lá fora, sem observância da segurança para nos trazer de volta no final do dia.

As vias são espaços coletivos e a segurança no trânsito é uma responsabilidade social. Não há o que debater da necessidade de infraestruturas adequada das vias públicas, placas de sinais e marcações claras; de separar o tráfego de veículos e pedestres para evitar atropelamentos; de veículos com tecnologia de controle de velocidade, gradis nos canteiros centrais, gradis nos acostamentos laterais, lombadas, travessias de pedestres, semáforos mais visíveis, iluminação pública.

Porém, os fatores ambientais, mesmo sendo de total relevância para promoção da segurança viária, não é o fator principal dos acidentes de trânsito. O fator principal de noventa por cento dos acidentes de trânsito é a negligência, a imprudência e a imperícia, ou seja, falha humana.

Nós, como seres humanos, temos que nos esforçar a aprender o sofrimento do outro e, mesmo assim, não o compreenderemos completamente. Quando nós, como indivíduos, pensarmos além de nosso próprio ego, seremos capazes de reconhecer o direito do outro como valioso.

Milhões de vidas podem ser salvas e lesões evitadas, com leis de segurança rodoviária bem aplicadas no que se refere, sobretudo, às infrações de excesso de velocidade, embriaguez ao volante, o não uso do cinto de segurança. Abordar o que causam os acidentes evitáveis é o que vai suprimir muitas mortes injustas e violentas no trânsito.

Em que pese, as pessoas que faleceram ou foram lesionadas eram completamente saudáveis, os acidentes de trânsito é um dos maiores problemas de saúde do mundo. É dever da sociedade estimular responsabilidade e empatia no trânsito. No trânsito não existe pobre e

rico, preto ou branco, homem ou mulher. No trânsito não deve existir hierarquia, não cabe egocentrismo, vaidade ou disputa. No trânsito toda pessoa humana deve residir o mesmo patamar da igualdade, porque no trânsito somos todos iguais.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

APROVADO, TEXTO QUE MUDA CÓDIGO DE TRÂNSITO E AUMENTA VALIDADE DA CNH VOLTA À CÂMARA. Senado Notícias, 2020.

ARAÚJO, Julyver Modesto. **Quando se perde o “direito de dirigir”**: *diferenças entre suspensão e cassação*. Direito Net, 2010. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/5679/Quando-se-perde-o-direito-de-dirigir-diferencas-entre-suspensao-e-cassacao>. Acesso em: 20 de set. de 2020.

ARAÚJO, Luiz David; NUNES JÚNIOR, Vidal Serrano. **Curso de direito constitucional**. 9. Ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005.

AUTOMÓVEL. Disponível em: <https://sites.google.com/site/tdmisturado/automovel>. Acesso em 27 de set. de 2020.

BARROS, Heloísa Torres de Pinho. **Dimensão Cognitiva da Relação Mãe-Filho Excepcional e Processo de Ajuda**. FGV, 1981. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/8983/000020642.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 de set. de 2020.

BASTOS, José Luiz Britto. **Declaração de Estocolmo para Segurança Viária 2020/2030**. Observatório Nacional de Segurança Viária. Disponível em: <http://www.onsv.org.br/declaracao-de-estocolmo-para-seguranca-viaria-2020-2030/>. Acesso em: 18 de set. de 2020.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BONAVIDES, Paulo. **Do Estado Liberal ao Estado Social**. 8ª ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

CARVALHO, Alexandre. **Retirar radares e lombadas é um retrocesso**. Revista CESVI. n. 7. 2019. Disponível em: <http://www.cesvibrasil.com.br/Portal/Principal/Arquivos/Revista/Upload/1-RC%20114-p%C3%A1ginas%20simples.pdf> Acesso em 17 de set. de 2020.

CASTEL, Robert. **A insegurança social: o que é ser protegido?** Petrópolis, RJ: Vozes, 2005. **CFP e ABRAPSIT continuam atentos ao PL 3267/19, que altera o Código de Trânsito Brasileiro**. Conselho Federal de Psicologia, 2020. Disponível em: <https://site.cfp.org.br/cfp-e-abrapsit-continuam-atentos-ao-pl-3267-19-que-altera-o-codigo-de-transito-brasileiro/>. Acesso em 20 de set. de 2020.

Código de Trânsito Brasileiro. Brasília. Jul.2008. Disponível em: <https://codigodetransito.com.br/ctb.pdf>, acesso em 21 de set. de 2020.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. Brasília. Jul.2008. Disponível em: <https://codigodetransito.com.br/ctb.pdf>, acesso em 21 de set. de 2020.

COMPARATO, Fabio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 4. ed., rev., e atual. São Paulo: Saraiva, 2005.

CONVENÇÃO AMERICANA DE DIREITOS HUMANOS (Pacto de San José da Costa Rica), 1969. PGESP. Disponível em: <http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/instrumentos/sanjose.htm>. Acesso em 19 de set. de 2020.

CORRÊA, J. Pedro. **20 anos de lições de trânsito no Brasil**. Curitiba: Volvo, 2009. Disponível em: <https://docplayer.com.br/3466198-20-anos-de-licoes-de-transito-no-brasil.html>. Acesso em 20 de set. de 2020.

CURIOSIDADES. Sinal de Trânsito. Disponível em: [https://www.sinaldetransito.com.br/curiosidades\\_foto.php?IDcuriosidade=35&alt=](https://www.sinaldetransito.com.br/curiosidades_foto.php?IDcuriosidade=35&alt=). Acesso em 08 de set. 2020.

DETRANMS. **Recolhimento, suspensão e cassação de CNH**. Disponível em: <http://www.detran.ms.gov.br/habilitacao-2/recolhimento-suspensao-e-cassacao-de-cnh/>. Acesso em 29 de set. de 2020.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 23ª edição. São Paulo: Editora Atlas, 2010.

DIRIGIR EMBRIAGADO NÃO GERA SOMENTE MULTA: veja o que pode acontecer. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/dirigir-embriagado-nao-gera- apenas-multa-veja-o-que-pode-acontecer-2/>. Acesso em 29 de set. de 2020.

Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/09/03/aprovado-texto-que-muda-codigo-de-transito-e-aumenta-validade-da-cnh-volta-a-camara>. Acesso em 22 de set. de 2020.

EDUCADOR: **Breve História do Trânsito**. Trânsito Ideal. Disponível em: <http://www.transitoideal.com.br/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-dotransito> Acesso em: 08 de set. de 2020.

FERRAZ, Clóvis Pinto “Coca” et al. **Segurança viária**. São Carlos: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

FERREIRA, Paulo Rangel Araújo. SANTOS FILHO, Itamar da Silva. **A educação para o trânsito como ferramenta de obediência aos Princípios da Eficiência e da Dignidade da Pessoa Humana**. Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM. vol. 11. n. 1/2016.

HOFFMANN, Maria Helena; et al. **Comportamento humano no trânsito**. 2. ed., São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão**. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011. Disponível em: [http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRANSITO\\_S EGURO\\_Direito\\_Fundamental\\_CASSIO\\_HONORATO\\_Texto\\_impresso\\_RT\\_911\\_em\\_Se t\\_2011.pdf](http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRANSITO_S EGURO_Direito_Fundamental_CASSIO_HONORATO_Texto_impresso_RT_911_em_Se t_2011.pdf). Acesso em 30 de set. de 2020.

*Idem - A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional.* .11 ed. rev. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2012.

*Idem - O Ministério Público como Agente de Enforcement e a Garantia do Direito Fundamental ao Trânsito Seguro.* Anais do XIX Congresso Nacional do Ministério Público: Amazônia, direitos humanos e sustentabilidade. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011. p. 91-102. (Tese defendida e aprovada por unanimidade durante o Encontro Estadual do Ministério Público do Paraná, em 29. out. 2011. bem como no XIX Congresso Nacional do Ministério Público, realizado em Belém (do Pará), no período de 23 a 26 nov.2011).

*Idem - Resolução das Nações Unidas de nº 74/299. Mejoramiento de la seguridad vial el mundo.* Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020. Disponível em: <https://undocs.org/es/A/RES/74/299>. Acesso em 18 de setembro de 2020.

*Idem. Sansões do Código de Trânsito Brasileiro.* Campinas/SP; Ed. Millennium, 2004.  
*Idem. Saúde e bem estar: assegurar uma vida saudável e promover o bem estar para todas e todos, em todas as idades.* Disponível em: <  
<https://nacoesunidas.org/pos2015/ods3/>> acesso em: 17 de set. de 2020.

JARDIM, Ana Paula Pereira (org.). **Psicologia e mobilidade: espaço público como direito de todos.** Conselho Federal de Psicologia. – Brasília: CFP, 2010.

LAFER, Celso. **A reconstrução dos direitos humanos: um diálogo com o pensamento de Hannah Arendt.** São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

LIMA, Renan Paiva de Souza. **Mobilidade Urbana.** Educação/Geografia. G1. Disponível em: <http://educacao.globo.com/geografia/assunto/atualidades/mobilidade-urbana.html>. Acesso em: 08 de nov. de 2020.

MARIN, Letícia. QUEIROZ, Marcos S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral.** *Cad. Saúde Pública*, jan/mar. 2000, v.16, n.1, p.7-21. ISSN 1678-4464. Disponível em: [https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2000000100002&script=sci\\_abstract&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2000000100002&script=sci_abstract&tlng=pt). Acesso em 29 de set. de 2020.

MAURO, Maria Lúcia Fabrício. **Acidentes de Trânsito: Perfil Epidemiológico de Vítimas e Caracterização de alguns Traços de Personalidade de Motoristas Infratores em Campinas, São Paulo.** [s.n] 2001. Disponível em:  
[http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/312736/1/Mauro\\_MarisaLuciaFabrício\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/312736/1/Mauro_MarisaLuciaFabrício_D.pdf). Acesso em 21 de set. de 2020.

MAZZUTTI, Vanessa de Biassio. **Vitimologia e direitos humanos: o processo penal sob a perspectiva da vítima.** Curitiba: Juruá, 2012.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro.** 34°. Ed. São Paulo, Malheiros Editores, 2006.

MIRANDA, Jorge. **Manual de direito constitucional: tomo IV: direitos fundamentais.** 3. ed. Lisboa: Coimbra, 2000.



MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito brasileiro: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

MONTORO, Luis et al. **Manual de Seguridad Vial: el factor humano.** Editorial Ariel, S.A. Barcelona: 2000.

MOTOR MANIA. Estúdio Walt Disney, 1950. Disponível em:  
<https://www.youtube.com/watch?v= Tlk6e61E6w> . Acesso em 11 de nov. 2020.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução das Nações Unidas nº 64/255.** *Mejoramiento de la seguridad vial el mundo.* Resolución aprobada por la Asamblea General em 2 de Marzo de 2010. Disponível em: <https://undocs.org/es/A/RES/64/255>. Acesso em: 18 de set. de 2020.

NETO, Ingrid Luiza. **Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: Esboçando um modelo.** Disponível em:  
[https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/4806/1/2009\\_IngridLuizaNeto\\_Disserta%  
c3%a7%  
c3%a3o.pdf](https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/4806/1/2009_IngridLuizaNeto_Disserta%c3%a7%c3%a3o.pdf). Acesso em 20 de set. de 2020.

NEVES, Luiz Octávio Rocha Miranda C. **O novo código de trânsito sofre com a impunidade.** In: Revista Visão Jurídica. nº 81 - 2013. São Paulo: Editora Escala, 2013.

NIETZSCHE, Friedrich. **Humano demasiado - humano I** (1878-1886). Tradução, notas e posfácio de Paulo César Lima de Souza. São Paulo: Editora Schwarcz Ltda, 2000.

O TRÂNSITO E O PEDESTRE NA ROMA ANTIGA. Mundo Trânsito. Disponível em:  
<http://www.mundotransito.com.br/index-php/2011/11/10/o-transito-e-o-pedestre-ne-roma-antiga/>. Acesso em: 07 de nov. de 2020.

O TRÂNSITO MATA CERCA DE 40 MIL PESSOAS POR ANO NO BRASIL. Fio Cruz, 2019. Disponível: <http://www.ensp.fiocruz.br/portal-ensp/informe/site/materia/detalhe/46403>  
Acesso em: 10 de set. de 2020.

PAVÓN, Pilar Gómez. **El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.** 2. ed., 2 reimpr., Barcelona: BOSCH, 1993.

PEREIRA, Sergio Henrique Silva. **Instrutor de trânsito, a pedra angular da segunda dimensão dos direitos humanos no trânsito terrestre.** Disponível em:  
<https://www.editorajc.com.br/instrutor-de-transito-pedra-angular-da-segunda-dimensao-dos-direitos-humanos-no-transito-terrestre/>. Acesso em 30 de set. de 2020.

PERES, Ana Claudia. **Velozes e Vulneráveis.** Disponível em:  
[https://radis.ensp.fiocruz.br/phocadownload/revista/Radis197\\_web.pdf](https://radis.ensp.fiocruz.br/phocadownload/revista/Radis197_web.pdf) acesso em 09 de set. de 2020.

PEROTTO, Sergio Luiz. **A importância da Sinalização para a fluidez e Segurança do Trânsito.** Revista Técnica 2013. pg. 229-248. Disponível em:  
[https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca\\_antiga/Revista%20T%C3%A9cnica%20\(2013\).pdf](https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/Revista%20T%C3%A9cnica%20(2013).pdf).  
Acesso em 24 de set. de 2020.

PIANEGONDA, Natália. **Cerca de 75% das cidades brasileiras ainda não municipalizaram o trânsito.** Mobilize, 2014. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/6132/cerca-de-75-das-cidades-brasileiras-ainda-nao-municipalizaram-o-transito.html> Acesso em 30 de setembro de 2020.

PICCHIONI, Iara. **Percepção de risco e velocidade: A Lei e os Motoristas.** Psicologia Ciência e Profissão, 2007, 27(4), 730-745. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/pcp/v27n4/v27n4a13.pdf> acesso em 16/09/2020 Acesso em 26 de set. de 2020.

PIOVESAN, Flavia. **Temas de Direitos Humanos.** 5.ed.- São Paulo: Saraiva. 2012. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/ppgd/files/2019/08/Fl%C3%A1via-Piovesan-Temas-de-direitos-humanos-cap.-12-a-16.pdf> acesso em: 10 de set. de 2020.

PITANGA, Carolina Vasconcelos. **DAMATTA, Roberto. Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil.** Rio de Janeiro: Rocco. 2010. 191 p. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ha/v18n37/a21v18n37.pdf>. Acesso em 18 de set. de 2020.

PL 3.267/2019. Câmara dos Deputados. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2206203>. Acesso em 22 de set. de 2020.

PLANO NA ÍNTEGRA. Prefeitura de São Paulo, 2020. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/plano\\_seguranca\\_viaria/?p=262886](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/plano_seguranca_viaria/?p=262886). Acesso em 18 de set. de 2020.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Dirigir embriagado não gera apenas multa: veja o que pode acontecer.** Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/dirigir-embriagado-nao-gera-apenas-multa-veja-o-que-pode-acontecer-2/>. Acesso em 29 de set. de 2020.

PROMOÇÃO DE SAÚDE: é preciso enfrentar a violência no trânsito. Revista Consensus, 2017. Disponível em: <https://www.conass.org.br/consensus/promocao-da-saude-e-preciso-enfrentar-violencia-transito/>. Acesso em 22 de set. de 2020.

RAMOS, André de Carvalho. **Curso de Direitos Humanos.** São Paulo: Saraiva, 2014. RETRATO DA SEGURANÇA VIÁRIA NO BRASIL. Observatório Nacional de Segurança Viária, 2014. Disponível em: <http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>. Acesso em 15 de set. de 2020.

RIBEIRO, Bruno. **Governo Bolsonaro revê programa de redução de mortes no trânsito.** Revista Exame, 2019. Disponível em: <https://pre.exame.com/brasil/governo-bolsonaro-reve-programa-de-reducao-de-mortes-no-transito/>. Acesso em: 07 de nov. de 2020.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro.** 4 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.

ROCHA, João Bosco de Assis. **Inovações tecnológicas aumentam a segurança no trânsito?** Psicologia: Pesquisa & Trânsito, v. 1, nº 1, p. 9-15, Jul./Dez. 2005. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a03.pdf> Acesso em 30 de setembro de 2020.

RODRIGUEZ, Henrique. **Primeiro acidente de carro do Brasil foi a 4km/h e envolveu Olavo Bilac**. Revista Quatro Rodas, 2020. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/primeiro-acidente-de-carro-do-brasil-foi-a-4-km-h-e-envolveu-olavo-bilac/>. Acesso em 26 de set. de 2020.

ROSA, Inês Valente. **Festinger revisitado: sacrifício e argumentação como fontes de conflito na tomada de decisão**. Análise Psicológica (2006), 2, (XXIV): 167-177. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/pdf/aps/v24n2/v24n2a04.pdf>. Acesso em 20 de set. de 2020.

SANTOS, Juliano Viali dos. **Trânsito em condições seguras: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009.

SARLET, Ingo Wolfgang. **As aproximações e tensões existentes entre os Direitos Humanos e Fundamentais**. Revista Consultor Jurídico, 23 de janeiro de 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-jan-23/direitos-fundamentais-aproximacoes-tensoes-existent-entre-direitos-humanos-fundamentais> acesso em: 13 de set. de 2020.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. Malheiros: São Paulo, Malheiros, 2002.

SILVEIRA, Vladimir Oliveira da. ROCASOLANO, Maria Mendez. **Direitos humanos: conceito, significados e funções**. São Paulo: Saraiva, 2010.

SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA. **Boletim ABNT**. Mar/Abr 2018. Vol. 15. Nº 162. Disponível em: < [http://www.abnt.org.br/images/boletim/2018/Mar-Abr/BoletimABNT\\_MarAbr18.pdf](http://www.abnt.org.br/images/boletim/2018/Mar-Abr/BoletimABNT_MarAbr18.pdf) > acesso em: 17 de set. de 2020.

STF Notícias. **Psiquiatra afirma que CNH é concessão do Estado e não um direito do condutor**. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=207422>. Acesso em 20 de set. de 2020.

THIELEN, I.P. & GRASSI, M.V.F.C. **Mobilidade e Sofrimento: imersão no urbano**. Disponível em: [http://www.psicopatologiafundamental.org.br/uploads/files/ii\\_congresso\\_internacional/mesas\\_redondas/ii\\_con\\_mobilidade\\_e\\_sofrimento.pdf](http://www.psicopatologiafundamental.org.br/uploads/files/ii_congresso_internacional/mesas_redondas/ii_con_mobilidade_e_sofrimento.pdf) Acesso em: 10 de set. de 2020.

VISÃO ZERO: como o exemplo da Suécia pode ajudar a zerar as mortes no trânsito. Seguradora Líder, 2018. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Blog/Paginas/Postagem.aspx?IdPostagem=3010>, acesso em 18 de set. de 2020.

WILDE, Gerald J. S. **O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde: o que funciona? o que não funciona? e por que?** Trad. Reinier J.A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.