

DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA NO TRÂNSITO BRASILEIRO

Karla Ingrid Pinto Cuellar - karlacuellaradv@hotmail.com
Advogada, mestre e professora da Universidade Federal de Roraima (UFRR)

RESUMO: Este artigo discorre sobre a importância da educação para o trânsito e do exercício da cidadania, tendo-se em vista o direito fundamental dos cidadãos a um trânsito seguro. Enfatiza-se o papel do motorista na prevenção de acidentes e melhoria das condições de tráfego nas vias públicas. Os acidentes de trânsito acarretam vítimas, diretas e indiretas, com lesões graves, incapacidades físicas permanentes e mortes, trazendo diversos prejuízos à sociedade. Apesar das normas vigentes, ainda é muito observada a ideia de impunidade dos motoristas, que apenas respeitam as leis se houver uma fiscalização efetiva, como é o caso da Lei Seca. Conclui-se pela necessidade de mudanças sociais, através da valorização dos direitos humanos, tendo-se em vista a necessidade de um trânsito seguro, primordial para a preservação da vida, como direito fundamental de primeira dimensão.

PALAVRAS CHAVE: direitos humanos; direitos fundamentais; trânsito.

ABSTRACT: This article discusses the traffic education importance as well the citizenship exercise, in order to preserve the fundamental right of a safe transit. Emphasizes the driver paper in preventing accidents and improving traffic conditions on public roads. Traffic accidents cause victims, direct and indirect, with serious injuries, permanent disabilities and deaths, resulting in many losses to society. Despite current regulations, it is too observed the idea of impunity drivers who only respect the law if there is effective monitoring traffic, such as the law prohibiting alcohol consumption by drivers. It concludes the need for social change through the promotion of human rights, by the need for a safe transit, essential for the preservation of life as a second dimension of fundamental right.

KEYWORDS: fundamental rights; human rights; transit.

INTRODUÇÃO

Atualmente, o trânsito representa um dos maiores problemas sociais e econômicos, contribuindo para a deterioração da qualidade de vida, principalmente nos grandes centros urbanos.

O número de veículos nas ruas vem crescendo progressivamente, em detrimento da oferta de vias para o tráfego, provocando conflitos para a ocupação de espaços, congestionamentos e acidentes.

Como agravante, há uma cultura arraigada de desrespeito às leis de trânsito e falta de civilidade por parte dos motoristas, e até mesmo dos pedestres, principalmente nos locais onde não há fiscalização intensificada.

Por outro lado, os direitos de trânsito são bem diferentes do que eram originalmente, quando se limitavam a um conjunto de regras mínimas para a utilização da estrada. Porém, pela gravidade da situação atual, no Brasil, tornou-se um conjunto de regras para proteger a vida humana.

Inicialmente as poucas regras existentes eram suficientes para manter a segurança tanto aos motoristas quanto aos pedestres. Hoje, apesar de haver uma legislação bem mais desenvolvida, o que se observa é a insegurança e total desrespeito dos motoristas pela sua própria vida e a dos outros.

A respeito, observa Roberto da Matta et al. (2010, p. 20):

A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorre 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.

No cotidiano das vias urbanas as questões relacionadas ao trânsito não se esgotam com o estudo de uma norma geral. As infrações e os meios de controle são temas polêmicos, principalmente pelo crescente número de acidentes e suas motivações, na maioria das vezes causados por negligência dos motoristas às normas de trânsito.

O grande desafio da sociedade atual é encontrar formas de tornar o trânsito menos violento, o que está bastante relacionado com o respeito à Lei Seca, dentre outras normas que visam a segurança de motoristas e pedestres nas vias públicas. Apesar das intensas campanhas preventivas e punição aos infratores que se envolvem em acidentes relacionados ao consumo

de bebidas alcoólicas por parte dos motoristas, tal comportamento ainda é muito recorrente, acarretando graves prejuízos diretos e indiretos às pessoas envolvidas e à coletividade.

ACIDENTES DE TRÂNSITO

Os fatores determinantes dos acidentes de trânsito são muitos, com consequências econômicas variadas, pois, na maioria dos casos, atingem a população economicamente ativa.

Os acidentes de trânsito trazem consequências diretas e indiretas, ao se considerar que um trabalhador acidentado, por exemplo, pode sofrer perda temporária ou e estadual, não há uma estatística confiável, que demonstre a fatídica realidade das definitiva de sua capacidade laboriosa, acarretando em dificuldades para manter o próprio sustento e de sua família.

Para a família, as consequências dos acidentes de trânsito envolvem aspectos emocionais e econômicos, com a perda de renda de membro ativo, despesas médicas, funeral, sequelas duradouras que retirem a capacidade laboral e redução da qualidade de vida do acidentado, colocando em risco até mesmo sua dignidade.

As consequências dos acidentes de trânsito são bastante graves e extensos, representando um grande desafio a busca de intervenções que modifiquem o comportamento dos motoristas e pedestres nas vias públicas.

Cabe ao legislador estabelecer punições para aqueles que descumprem as leis vigentes, mas a maior responsabilidade na prevenção de acidentes de trânsito cabe aos motoristas e pedestres.

Os acidentes de trânsito constituem uma das maiores causas de mortes violentas. Infelizmente, no Brasil, a nível federal vítimas do trânsito.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, o número de acidentes de trânsito nas vias públicas de todo o mundo é semelhante a uma epidemia letal. Em 2010, ocorreram 1,24 milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países, dentre os quais 20 a 50 milhões de pessoas sofrem com ferimentos e traumatismos. Estes acidentes representam a terceira causa de mortes de pessoas entre 30 a 44 anos; a segunda para a faixa de 5 a 14 anos e a primeira, para pessoas com idades entre 15 e 29 anos. (WAISELFISZ, 2013)

Além disso, o Relatório de Status Global da OMS sobre Segurança Rodoviária estima, a nível mundial, que mais de 90% de mortes nas estradas ocorrem em países de baixa e média renda, embora esses países só tenham cerca de 48% dos veículos registrados. Segundo a OMS, se não houver medidas imediatas ao longo dos próximos 15 anos, o número de pessoas que morrem anualmente em acidentes de trânsito pode aumentar para 2.400.000,

principalmente nos países de baixa e média renda, sendo que os acidentes de trânsito estarão entre uma das três causas principais de morte. A nível global, atualmente, os acidentes de trânsito estão entre as três principais causas de morte para a faixa etária de 5 a 44 anos (WHO, 2009).

De acordo com a Secretaria de Segurança Pública do Estado (SSP-SP), de janeiro a novembro de 2013 foram registradas 13 mortes na capital por homicídio doloso causado por embriaguez, contra 23 referentes ao mesmo período de 2012. (PINHONI, 2014).

Estes números foram menores, em relação a 2012, o que pode estar relacionado à mudança na Lei Seca, que endureceu as punições para quem bebe antes de dirigir.¹ Este fato somente reforça as estatísticas sobre a relação entre acidentes de trânsito e desobediência às leis de trânsito vigentes, ou seja, com a aplicação mais severa da lei, bem como maior fiscalização, houve um decréscimo nas ocorrências relacionadas a bebida e direção.

O aumento das estatísticas de mortes e acidentes no trânsito estão muito relacionadas à falta de consciência do motorista, além dos gastos aos cofres públicos. No estado de São Paulo, a estimativa do SUS é que são dispendidos mais de 57 milhões de reais no tratamento de vítimas graves de acidentes. Quando alguém morre no trânsito, este fato gera uma pensão, ou, se o indivíduo fica inválido, gera-se uma aposentadoria por invalidez. Se necessitar de hospitalização ou tratamento por muito tempo, será necessário um auxílio-doença. Conforme o Ministério da Saúde, um paciente internado durante 6 meses em um hospital significa uma despesa de mais de 300 mil reais. (BRASIL, 2012)

Entretanto, os problemas e os gastos decorrentes dos acidentes de trânsito, muitas vezes poderiam ser evitados se o motorista respeitasse a legislação, como, por exemplo, se usasse o cinto de segurança.

De acordo com a Polícia Civil em São Paulo, foram registrados 25.560 acidentes de trânsito no ano de 2013 envolvendo vítimas, dentre os quais se encontram 6.590 (25,8%) atropelamentos e 18.970 (74,2%) acidentes de outros tipos (CET, 2014).

Em 2013, as mortes no trânsito em São Paulo diminuíram em 6,4%, comparando-se aos números de 2012, que registrou 1.152 mortes, contra 1.231 em 2012. As mortes em acidentes no trânsito envolvendo ciclistas também caíram em 32%, no ano de 2013 (CET, 2014).

¹ As multas para quem for flagrado e apresentar sinais de embriaguez ou índice alcoólico maior que o permitido nos testes de bafômetro incorrem na pena de multa de R\$ 1.915,40 (antes da Lei Seca era de R\$ 957,70). No caso de reincidência, o valor passa para R\$ 3.830,60. Além disso, a penalidade prevê o recolhimento da habilitação, suspensão do direito de dirigir por 12 meses, bem como a retenção do veículo até que seja apresentado um condutor habilitado em condições para conduzir o veículo.

A principal causa de mortes no trânsito foram as colisões. Porém, em termos gerais, os índices caíram, segundo a CET (2014), em decorrência do aumento da fiscalização eletrônica de velocidades e da intensa fiscalização da alcoolemia dos condutores.

De maneira geral, houve queda no número de acidentes fatais, porém a incidência ainda é bastante grande, se considerarmos que estes índices refletem apenas os acidentes fatais.

Muitas vezes, os motociclistas se envolvem em acidentes, tanto por excesso de velocidade, quanto pela falta de respeito que sofrem por parte dos motoristas. Nesse sentido, também os pedestres se colocam em situação de risco, quando não atravessam nos sinais, passarelas e faixas de segurança.

De forma geral, pode-se afirmar que as falhas mecânicas podem ocorrer, porém, na maioria das vezes, os acidentes ocorrem pelo desrespeito de pedestres, motoristas ou motociclistas às leis de trânsito e, mais, a falta de educação para o trânsito.

O Ministério da Saúde, através do DATASUS, apresenta as estatísticas sobre mortes no trânsito tendo como base a documentação do SUS, que soma as mortes de pessoas atendidas nas instituições de saúde. Porém, esses dados não são precisos, já que muitos casos não são identificados como acidentes de trânsito, mas apenas como acidentes comuns, refletindo-se em números abaixo dos reais.

Há ainda a base de dados dos seguros DPVAT, referente ao seguro obrigatório vigente desde 1974, que visa amparar as vítimas de acidentes de trânsito. Assim, as estatísticas decorrem da apuração dos seguros pagos às vítimas de acidentes de trânsito.

Entretanto, como ocorre nos demais casos, também esses números se apresentam abaixo do real, uma vez que a maioria da população sequer tem conhecimento do direito a esse seguro, em caso de acidente de trânsito de que resulte em morte, invalidez permanente, ou despesas médicas e hospitalares. Porém, esta é a base de dados que apresenta dados mais próxima da realidade.

LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Apesar das leis de trânsito vigentes, ainda são muito grandes os números de acidentes decorrentes de desrespeito às normas, acarretando em lesões e mortes.

Esta é uma realidade que tem afetado diversos países, inclusive o Brasil, onde o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, tem se aperfeiçoado e buscado punir de maneira exemplar os infratores, inclusive com uma justiça mais rápida.

Os crimes de trânsito, sobretudo após as mudanças advindas com a Lei n. 11.275/06 que deu nova redação aos arts. 165 e 302 do CTB (Lei n. 9503/97), a Lei n. 10.259/01 e as modificações quanto à competência dos Juizados Especiais Criminais, tanto no âmbito da Justiça Estadual como na Federal trazidas pela Lei n. 11.313/06.

O objetivo do CTB foi disciplinar as infrações mais graves de trânsitos, algumas anteriormente já previstas como crimes (homicídio e lesão corporal culposos e omissão de socorro), transformando determinadas contravenções em crimes.

Desta forma, as disposições penais do Código de Trânsito referem-se unicamente aos chamados “crimes de trânsito”, o que não significa que outras condutas não possam ser punidas na forma de contravenção.

A Lei n. 9.099/95 trata dos crimes de pequeno potencial ofensivo e limites de sua aplicação no CTB e suas alterações.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB

A lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, instituiu um novo ordenamento jurídico, sobre o assunto trânsito, agora denominado Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entrando em vigor a partir de 22 de janeiro de 1998, que foi conclamado pelas autoridades executivas, legislativas, imprensa e representantes de significativos segmentos formadores de opinião pública como o grande remédio para diminuir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito.

O CTB apresentou inovações e alterações, com relação à antiga legislação, muitas delas necessárias, convenientes e oportunas para a realidade social atual, porém também foram inseridos dispositivos com dificuldade de interpretação e outras de difícil aplicação e execução, chegando até ser questionadas a inconstitucionalidade de alguns de seus artigos, além de dispositivos e definições que levam a interpretações diversas.

Entre as principais inovações, resumidamente destacam-se:

- a composição do Sistema Nacional de Trânsito inclui o órgão de trânsito da União, do Estado e Município, sendo este último contemplado com grande número de atribuições;
- o reconhecimento do direito da cidadania no trânsito, contida no Art. 1.º § 3.º e nos Art. 72 e 73 e 281, consagra o disposto no Art. 5.º, XXXIII da Constituição Federal;
- a educação para o trânsito é tratada no Capítulo VI, estabelecendo que deverá ser promovida desde a pré-escola até a Universidade, devendo também funcionar escolas públicas de trânsito;

- alteração no processo de habilitação, tornando mais rígidas as regras para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), incluindo no currículo para formação de condutores, às matérias de noções de primeiros socorros e direção defensiva, surgindo também a situação da Permissão para Conduzir Veículos, válida por 1 (um) ano, concedido ao candidato aprovado, havendo nesse período, um rigoroso controle de seu comportamento para a obtenção em definitivo da sua CNH;
- o aumento considerável do valor das multas, atrelado a um sistema de pontuação, acarretando até a cassação da CNH;
- a definição como Crimes de Trânsito, de alguns comportamentos dos condutores que antes eram considerados contravenções penais ou infrações administrativas.

DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO

No direito de trânsito, o direito legalmente protegido é o direito à vida e o direito constitucional de ir e vir assegurado a todos os cidadãos (motoristas e pedestres), e da importância em se respeitar tal direito.

A segurança é indispensável ao exercício da Liberdade de Circulação em condições seguras, ou Segurança Viária, como leciona Tomás Cano Campos (1999), o El ejercicio de los derechos, entre ellos la libertad de circulación, no puede poner en peligro la seguridad y la libertad de los demás [...]. Por consiguiente, el derecho a circular con vehículos a motor debe estar sometido a una serie de normas al objeto de hacer posible un ejercicio seguro del mismo, de modo que la vida y la integridad física del que lo ejerce y de los demás usuarios de las vías no sufra menoscabo alguno (art. 15 CE). La relevancia e importancia en el fenómeno de este derecho es fundamental [...]. Ello ha dado lugar a que la denominada seguridad vial, que en último término no persigue más que la indemnidad de tales derechos, se erija en el objetivo prioritario y esencial de la toda la normativa reguladora del tráfico, desplazando incluso a un segundo plano a la propia libertad de circulación.

Segundo Basileu Garcia (*apud* BITTENCOURT, 1994), é dever do motorista ser cauteloso e respeitar a integridade física alheia. Nesse sentido, as sanções retiram do trânsito os autores de delitos culposos, que demonstram, no mínimo, serem descuidados. A culpa fica comprovada quando o agente atuar movido pela imprudência, negligência ou imperícia.

O direito do cidadão ao trânsito seguro constitui-se num direito fundamental de segunda dimensão, por servir de instrumento de proteção à vida, como afirma Cássio Mattos Honorato (2011, p. 1):

O Trânsito Seguro como um Direito Humano e Fundamental de Segunda Dimensão, ou seja, uma garantia essencial

à proteção da vida e da incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres, prevista em nível constitucional; a ser promovida pelo Estado, declarando não apenas a Liberdade de Circulação (como espécie de direito individual), e sim o Trânsito Seguro como um conjunto de deveres coletivos (a todos imposto, sob o manto da igualdade de todos perante a lei e com arrimo nas “justas exigências do bem comum, em uma sociedade democrática”), para assegurar a segurança viária e proteger os usuários das vias terrestres.

O Trânsito Seguro é um dever da coletividade, relacionado a necessidade de “defesa do Estado e das instituições democráticas”,² o que requer uma nova maneira de percepção sobre a circulação em vias terrestres, ou seja, na prática, isso se refere a uma mudança de atitude, com a adoção de comportamentos mais seguros e comprometidos com esta visão.

A efetivação de tais mudanças não dependem apenas do Estado, mas na conduta dos cidadãos, como observa Cássio M. Honorato (2009, p. 8): “O trânsito em condições seguras não consiste em uma filosofia vertical, imposta de soberano a súdito, mas de comportamentos de concidadãos, como usuários das mesmas vias terrestres”.

Nas vias públicas, os motoristas devem compartilhar o mesmo espaço, em igualdade de condições e mediante respeito às normas gerais de circulação e de segurança.

Na verdade, o que ocorre é que, mesmo em se tratando daqueles considerados “bons motoristas”, há uma cultura arraigada que, se não houver uma fiscalização efetiva, a infração pode ser cometida sem preocupação. Tanto é que até mesmo os aparelhos de GPS, já bastante acessíveis e utilizados pelos motoristas, costumam indicar os locais onde há radares, para que o mesmo possa trafegar acima da velocidade, mesmo que haja placas indicativas dos limites permitidos.

Os comportamentos apontados são apenas algumas das condutas gerais relacionadas ao descumprimento das normas de trânsito, mesmo mediante a evidência de que se essas fossem respeitadas por todos, o que, inclusive, seria de fácil implementação, geraria um impacto positivo para a coletividade, favorecendo uma convivência social mais amigável e segura.

A postura da sociedade atual demonstra uma excessiva falta de valores, agressividade, imprudência e indiferença social.

O Estado, como administrador das vias de circulação, não pode nem deve esperar uma troca ou remissão espontânea da situação, porque a mortalidade nos últimos cinco anos dobrou e ainda vem crescendo assustadoramente.

² Denominação atribuída pelo Constituinte ao Título V (art. 136 a 144), da Constituição da República de 1988: “Título V - Da Defesa do Estado e das instituições democráticas.

Segundo Juliano Viali dos Santos, o trânsito em condições seguras é direito de todos, “não fazendo nenhuma restrição ou condição para os titulares do direito fundamental, inclusive sobre a nacionalidade, religião, idade, raça, papel ou função no trânsito, classe social” (SANTOS, 2009, p. 38).

Alexandre de Moraes (2003, p. 63) afirma que: “inclusive o estrangeiro em trânsito pelo país pode gozar de direitos fundamentais do ser humano”.

A proteção desse direito fundamental também é assegurado pelos trâmites legislativos do normativo de trânsito. Assim, com a norma de trânsito foi elaborado um direito fundamental específico relacionado à segurança, como se extrai do artigo 225 da Constituição Federal:

§ 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.

Nesse sentido, também se insere a educação para o trânsito, como item essencial para assegurar o cumprimento do preceito constitucional, relativo à educação (Art. 205), acolhido no Código de Trânsito Brasileiro, como segue: “Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema nacional de Trânsito.”

O direito ao trânsito seguro como um direito fundamental abrange também todos os demais seres vivos, como os animais, como se deduz da afirmação de Norberto Bobbio (1992, p. 18-19):

Não é difícil prever que, no futuro, poderão emergir novas pretensões que no momento nem sequer podemos imaginar como o direito a não portar armas contra a própria vontade, ou o direito de respeitar a vida também dos animais e não só dos homens.

Segundo Mitidiero (2005), é coerente considerar que os animais também compõem o trânsito, especialmente quando as estradas são abertas dentro de reservas ecológicas. Tal entendimento é compartilhado por Montenegro (2005, p. 86), ao comentar a Lei n. 6.938/1981: “a preocupação do legislador não se restringiu ao homem, mas a todas as formas de vida”.

E, ainda, segundo Santos (2009, p. 45):

(...) o direito ao trânsito em condições seguras é essencial à sadia qualidade de vida, representando um valor indispensável à personalidade humana, característico direito fundamental de 3ª dimensão (ou geração), com caracteres individuais e coletivos, sendo que o Código de Trânsito Brasileiro erigiu o direito em

condições seguras coo um valor jurídico autônomo, específico daqueles constitucionalmente assegurado pelo genérico da segurança., com direito subjetivo de todos e também de cada um, ou seja, um direito denominado metaindividual.

Dessa forma, é dever dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), conforme suas competências, a adotarem as medidas necessárias para assegurar tal direito.

Por sua vez, as indústrias automotivas têm disponibilizado mais dispositivos de segurança ativa e passiva, o que, teoricamente, deveria reduzir as lesões e mortes por acidentes.

Quando há certeza sobre as condutas gerais relacionadas com o descumprimento das normas de trânsito, e de que tudo o que se estabeleceu fracassou – já que os acidentes nas vias públicas são os que mais matam pessoas menores de 30 anos e a média estatística com acidentes fatais é de mais de 20 mortes por dia – é hora de fazer mudanças urgentes. (LORENCES, 2007)

A situação de crise descrita requer ações por parte do Estado, que deve se materializar em três linhas diretas de ação: educação viária solidária, atuação preventiva e sancionadora. (LORENCES, 2007)

Uma sociedade que pensa e age assim, não está interessada em questões "menores", como direitos humanos, meio ambiente, direito, trânsito, saúde, idosos etc. Ela está clamando por novos valores aos quais respeitar. (LORENCES, 2007)

As questões relacionadas apontam para a falta de valores, falta de educação e, em última instância, a uma proposta séria e definitiva para colocar o trânsito como uma política de Estado, a ser realizada por todos os meios legais disponíveis.

A coisa mais importante é que a problemática do trânsito tem solução e que todas as mortes que diariamente ocorrem como resultado da falta de respeito às regras estabelecidas poderiam ser evitadas.

Portanto, a proposta é realizar o caminho inverso, tentando criar uma consciência solidária e levar adiante uma educação para o trânsito adequada.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A gravidade da situação torna imprescindível a atuação do Estado, que deve levar adiante políticas proativas, tais como, a criação de uma disciplina relativa ao direito de

trânsito no currículo escolar, ministrada por professores treinados, com conteúdos compatíveis com a idade dos alunos. (LORENCES, 2007)

A polícia de trânsito deve receber formação também para a prevenção e controle adequado à área em que são criadas, não enfatizando os meios de repressão. Os sistemas de verificação devem se transformar e servir para prevenir e conter violações. (LORENCES, 2007)

Outro fator importante é que acusação e julgamento das infrações sejam rápidas, por meio de procedimentos que resguardem todas as garantias, para que se resolvam de maneira ágil e em função dos princípios da oralidade e economia processual. E, por fim, para que as sanções sejam cumpridas.

O estudo das disposições contidas no Código Nacional de Trânsito, quanto aos requisitos para circulação e obtenção de uma licença, a documentação necessária, as condições dos veículos, as prioridades, as responsabilidades etc. tendem a dar um tratamento formativo à questão com a altíssima pretensão de proporcionar um alto grau de certeza sobre as regras e conseguir pelo menos a mudança de alguns maus hábitos.

As vias de circulação e os veículos são bens inofensivos, e que sua maior ou menor perigosidade, salvo uma pequena parte relacionada a problemas mecânicos, relacionados a erros mecânicos, corresponde à imprudência, negligência ou falta de obediência aos regulamentos e aos sinais de trânsito para motoristas e pedestres.

Finalmente, o entendimento de que a principal solução para a problemática do trânsito se relaciona com uma deficiente formação e falta de compromisso social. Para isso, esta modesta contribuição que resulta do grande esforço que será plenamente justificado se, ao menos, contribuir para que algum leitor possa reformular o seu uso das vias públicas e começar a cumprir as disposições legais.

ÉTICA E RESPEITO ÀS NORMAS DE TRÂNSITO

O cumprimento das normas viárias representa uma questão importantíssima, asseguram a segurança da coletividade. Dos motoristas espera-se, ao menos, o cumprimento da legislação, não realizando determinados atos proibidos, assim como ter uma conduta de bom senso em relação ao comportamento no trânsito.

O trânsito estará fadado em converter-se em um verdadeiro caos, se cada um fizer o que quer sem se importar com as regras nem com os sinais de trânsito.

Como exemplo ilustrativo para demonstrar a improcedência e gravidade das condutas, pode-se comparar o cumprimento das regras de futebol com as vias e suas consequências. No futebol aquele que pretende dar um chute sem a ordem, no trânsito poderia assemelhar-se a um avanço de sinal vermelho, ou seja, executou uma ação quando deveria esperar uma ordem; e sua reiteração traz consequências. É a mesma situação do jogador, que deve sofrer a detenção do jogo, que prosseguirá sem ele. Se o sinal de pare não for acatado, ou o veículo não for estacionado no local adequado etc., ou seja, se todas as situações que estão proibidas não são válidas, acarretam consequências para a equipe e pessoais ao autor, devendo ser punidas de imediato. (LORENCES, 2007)

No exemplo do futebol, quando a conduta indevida se reitera, a equipe infratora ficará sem jogadores, que serão excluídos do jogo, e perderão os pontos. Em matéria de trânsito, o resultado é a morte, e as lesões, gravíssimas para os intervenientes em ações proibidas e para terceiros absolutamente inocentes. Do exemplo comparativo pode-se entender-se que as infrações do futebol, na maioria dos casos, não permanecem impunes, enquanto que as leis de trânsito são, e, quando são punidas, a pena é ineficaz, tardia e insignificante. Se esse mesmo exemplo fosse transferido para outros níveis das relações sociais, a resposta deveria ser a mesma. (LORENCES, 2007)

Tal situação exige a efetiva atuação por parte do Estado, enfatizando três linhas de ação: a) educação viária solidária; b) atuação dissuasiva da autoridade, e c) atuação sancionatória. (LORENCES, 2007)

O Estado não deve esperar uma mudança espontânea, mas tomar as medidas necessárias para que o cenário mude.

Segundo Lorences (2007), a educação viária solidária representa um conjunto de valores que incluem não apenas o ensino das regras gerais de trânsito de cumprimento obrigatório dentro do currículo escolar, mas também a inserção dessas regras em um conceito geral, referindo-se a convivência harmônica na sociedade, com a completa revisão das garantias constitucionais, os direitos do pedestre, as consequências psicofísicas da acidentologia, como se deve atuar em caso de acidentes, o auxílio a vítima e o castigo pelos usos abusivos dos espaços comuns.

Estes devem ser valores que devem ser inculcados no ambiente familiar, os quais depois devem ser reforçados com informação e formação especial na escola. Assim, a criança será preparada para ser um cidadão melhor e, dessa forma, cumprirá as normas de trânsito.

A atuação dissuasiva da autoridade deverá partir de uma decisão do órgão administrador destinado a revalorizar seu papel preventivo e não necessariamente sancionador.

A administração pública, muitas vezes, surpreende os cidadãos com reavaliações impositivas e aumento dos impostos, quando também deveria realizar uma contribuição formativa, revalorizando a função, os planos de formação e criar corporações de policiais de trânsito a serviço da comunidade, que se dediquem a prevenir as infrações, assumindo uma atividade determinada de advertência geral e não de meros aplicadores de autuações de infrações. (LORENCES, 2007)

A sociedade tem convivido com situações consideradas inaceitáveis, como o agente escondido atrás de uma árvore para sancionar os incautos, ou seja, de pouco adianta montar armadilhas para caçar os incautos, nem a instalação de radares, nem multas fotográficas de mal estacionamento em lugares onde não há placas de proibição, nem agentes que utilizam um guindaste como uma espécie de navio pirata que anda à caça dos infratores, e tampouco aceita mais a corrupção. A importância das regras de trânsito dependem de sua razoabilidade e da seriedade que emana da autoridade de aplicação. (LORENCES, 2007)

Se o Estado não cumpre com os parâmetros anteriores, que são, a atividade educacional e a atividade preventiva, não deve surpreender-se com as consequências, para que lhes sejam imputáveis como excludente. Se cumpridas essas duas etapas estará devidamente legitimada para executar a atividade sancionadora. A sanção por infrações de trânsito devem ser consequência de um procedimento ágil, veloz, dotado de formalidades mínimas e com penas cujo cumprimento seja eficazmente controlado. (LORENCES, 2007)

O direito de trânsito, longe do que foi em suas origens – um conjunto de pequenas regras para o uso de calçadas -, pela regra de gravidade da situação que existe em nosso país, se converteu em um conjunto de normas destinadas a proteger a vida humana. (LORENCES, 2007)

Antigamente, havia poucas regras para conduzir, mas que traziam seguridade e certezas, enquanto hoje passou-se para a mais absoluta incerteza e ao mais absoluto desprezo pela vida própria e dos semelhantes. (LORENCES, 2007)

O bem atual juridicamente tutelado é o direito a vida, passando pelo direito constitucional a um segundo lugar, em função da importância daquele. A transcendência da matéria, os bens envolvidos, especialmente o direito a vida, a liberdade, a saúde e o trânsito, entre muitos outros, o grande valor econômico dos bens utilizados, os usos privados ou públicos etc., acarretam o entrecruzamento de questões altamente relevantes para o mundo

jurídico. Coincidentemente, deste entrecruzamento, surgem questões que devem ser analisadas pelo prisma legal, que parte, segundo os casos, de procedimentos administrativos básicos, contravencionais, de faltas, contenciosos, podendo converterem-se em reclamações civis, comerciais, até chegar, inclusive, a processos penais. (LORENCES, 2007)

Nas grandes megalópolis, os acidentes de trânsito provocam mais incapacidades laborais e mortes em jovens do que provoca qualquer outra enfermidade, o que representa um verdadeiro flagelo.

Neste contexto, se evidencia a necessidade da educação para o trânsito, que se insere na formação para a cidadania, sem a qual, nenhuma lei ou norma vigente será capaz de deter o desenfreado crescimento da violência em suas mais diversas formas, inclusive no trânsito.

CONCLUSÃO

O direito de trânsito compreende uma complexa e a mais completa matéria de ordem jurídica. Isso porque na matéria trânsito coexistem normas de caráter constitucional e disposições contidas em leis nacionais, sociais e municipais, existindo, ainda, alguns aspectos de caráter administrativo, inclusive alguns com ampla regulação como consequência de regras que se remetem a costumes locais de origens desconhecidas.

Em princípio, o direito de trânsito apresenta a temática do trânsito como uma questão muito complexa devido ao número de veículos e pessoas envolvidas, o que é facilmente compreendido, e com regras básicas bastante claras.

Além disso, para um melhor cumprimento das normas, o direito de trânsito deve materializar-se em uma linguagem expressa e que se refere a sinalização da via, de caráter imperativo, de advertência geral e que praticamente não deixa lugar a dúvidas.

Mas a realidade é outra, e essas regras básicas são, em muitos lugares do mundo, de difícil cumprimento.

A diferença do que ocorre em muitos centros urbanos em que se cumprem cabalmente as normas de trânsito, isso não ocorre, e as diferenças tão notórias de acatamento são, nada mais e nada menos, as que se observam nas estatísticas de mortalidade e acidentes nas vias.

Diante desse cenário, cabe ao Estado, através dos órgãos competentes, cumprir seu papel, mas também cabe ao cidadão fazer a sua parte. Porém, a falta de consciência cidadã é o que se torna notório quando se observa o que acontece na sociedade em relação ao trânsito e nas relações sociais em geral.

Por isso, a educação que enfatize a formação para a cidadania se mostra como o caminho viável para conter a gama de violência que assola as cidades, inclusive no trânsito.

REFERÊNCIAS

BITTENCOURT, C. R. “Alguns Aspectos Penais Controvertidos do Código de Trânsito”. **Revista dos Tribunais**, 754/480, 1994.

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

BRASIL, **Previdência Social**, Ano II, n. 2, janeiro-abril, 2012.

CAMPOS, T. C. **El régimen jurídico-administrativo del tráfico: Bases históricas y constitucionales, técnicas de intervención y sanciones**. Madrid: Civitas Ediciones, 1999.

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. “Pela primeira vez em 8 anos o número de acidentes fatais na cidade cai em todas as categorias”. **Sítio institucional**. Disponível em: <www.cetsp.com.br>. Acesso em 20/03/2014.

HONORATO, C. M. **Trânsito: infrações e crimes. O Trânsito em Condições Seguras**. Campinas: Editora Millennium, 2009.

_____. “Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão”. **Revista dos Tribunais**, 911, ano 100, setembro, 2011.

LORENCES, Valentín Héctor. **Derecho de Tránsito**. Buenos Aires: Editorial Universidad, 2007.

MATTA, R.; VASCONCELOS, J. G. M.; PANDOLFI, R. **Fé em Deus e pé na tábua (Ou como e por que o trânsito enlouqueceu no Brasil)**. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2010.

MITIDIERO, N. P. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito**. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

MONTENEGRO, M. **Meio ambiente e responsabilidade civil**. São Paulo: IOB Thomson, 2005.

MORAES, A. **Direito Constitucional**. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

PINHONI, M. “Com nova Lei Seca, mortes em acidentes caem 43% em São Paulo”. **Portal Exame**. Disponível em: <www.exame.abril.com.br/brasil/noticias>. Acesso em 15/04/2014.

SANTOS, J. V. **Trânsito em Condições Seguras. Paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009.

WASELFISZ, J. J. **Mapa da Violência 2013. Acidentes de trânsito e motocicletas**. Rio de Janeiro: CEBELA, 2013.

WHO - World Health Organization. **Sítio institucional**. Disponível em: <www.who.int>. Acesso em: 25/05/2014.