

**XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO  
CONPEDI BELÉM – PA**

**DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS II**

**ZÉLIA LUIZA PIERDONÁ**

**SAMYRA HAYDÊE DAL FARRA NASPOLINI**

**DIOGO OLIVEIRA MUNIZ CALDAS**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

#### **Diretoria – CONPEDI**

**Presidente** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

**Vice-presidente Sudeste** - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

**Vice-presidente Nordeste** - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

**Secretário Executivo** - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

#### **Representante Discente – FEPODI**

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

#### **Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro Prof. Dr.

Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Ednilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

#### **Secretarias:**

##### **Relações Institucionais**

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – Santa Catarina

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

##### **Relações Internacionais para o Continente Americano**

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

##### **Relações Internacionais para os demais Continentes**

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

#### **Eventos:**

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul) Prof. Dr.

José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

#### **Comunicação:**

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina)

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul) Prof. Dr. Caio

Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais)

**Membro Nato** – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

---

D597

Direitos sociais e políticas públicas II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/CESUPA

Coordenadores: Zélia Luiza Pierdoná

Samyra Haydêe Dal Farra Napolini

Diogo Oliveira Muniz Caldas – Florianópolis: CONPEDI, 2019.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-855-4

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Direito, Desenvolvimento e Políticas Públicas: Amazônia do Século XXI

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Congressos Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVIII Congresso Nacional do CONPEDI (28 : 2019 : Belém, Brasil).

CDU: 34



Conselho Nacional de Pesquisa  
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis  
Santa Catarina – Brasil  
[www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br)



Centro Universitário do Estado do Pará  
Belém - Pará - Brasil  
<https://www.cesupa.br/>

## XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BELÉM – PA

### DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS II

---

#### **Apresentação**

O artigo DIREITOS FUNDAMENTAIS, SUA CONSTITUCIONALIZAÇÃO E OS RESPECTIVOS CUSTOS de Zélia Luiza Pierdoná e Verbena Duarte Brito de Carvalho tem por objetivo demonstrar que todo direito fundamental tem um custo público e que a exacerbada constitucionalização de direitos, muitas vezes feita de forma retórica, sem os deveres fundamentais correlatos, especialmente sem a previsão de seus respectivos custos, leva à realização deficiente dos direitos ou sua não realização.

O artigo O DIREITO FUNDAMENTAL À VIDA: O DEVER DO ESTADO NO CUMPRIMENTO DO MÍNIMO EXISTENCIAL, de Diogo Oliveira Muniz Caldas e Camila Rabelo de Matos Silva Arruda, traz a discussão sobre o direito à saúde como um desmembramento do direito à vida e as dificuldades encontradas pelo Estado para o cumprimento efetivo do Direito a vida, bem como o fornecimento de medicamentos para o cumprimento do mínimo existencial.

O artigo O IMPACTO DA TERCEIRIZAÇÃO DOS DOCENTES NO ENSINO SUPERIOR SOB O ASPECTO DA QUALIDADE DO TRABALHO PEDAGÓGICO de Franceli Bianquin Grigoletto Papalia, busca investigar o impacto da terceirização da docência no ensino superior frente à qualidade do trabalho pedagógico a ser desenvolvido por estes profissionais. A temática da pesquisa é referente aos reflexos que poderão ocorrer no trabalho pedagógico de professores de ensino superior através da terceirização do setor.

O artigo POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA E ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA: MARCOS REGULATÓRIOS INDUTORES DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA DA AMAZÔNIA de Randal Magnani e Warley Freitas De Lima, tem por finalidade demonstrar a necessidade de implementação de políticas públicas voltadas para a segurança da Amazônia, partindo da análise da Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa, documentos de referência para o assunto.

O artigo 13 ANOS DA LEI MARIA DA PENHA: INTER-RELAÇÕES ESSENCIAIS ENTRE DIREITO A UMA VIDA SEM VIOLÊNCIA E A ASSISTÊNCIA SOCIAL de Camila Belinaso de Oliveira e Tiago Bruno Bruch tem como objetivo central a assistência social como essencial ao enfrentamento da violência contra a mulher. Analisa os dados oficiais relacionados à violência doméstica do Brasil e a Lei Maria da Penha (Lei 11.340

/2006), com ênfase as medidas protetivas e os serviços disponíveis na rede socioassistencial para o atendimento das mulheres vítimas.

O artigo **CONVERSANDO COM HOMENS AUTORES DE VIOLÊNCIA DOMÉSTICA: DA REGULAÇÃO À EMANCIPAÇÃO** de Juliana Lazzaretti Segat e Valmôr Scott Junior objetiva analisar aspectos regulatórios e emancipatórios dos grupos reflexivos de gênero para autores de violência doméstica.

O artigo **POLÍTICAS PÚBLICAS, INTERSECCIONALIDADE E DIREITO À SAÚDE REPRODUTIVA DA MULHER: O CASO ALYNE DA SILVA PIMENTEL TEIXEIRA VERSUS BRASIL** de Urá Lobato Martins tem como objeto de estudo o caso Alyne da Silva Pimentel Teixeira versus Brasil, submetido ao Comitê para Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra as Mulheres (CEDAW). Analisa as recomendações do CEDAW; as políticas públicas em prol do direito à saúde reprodutiva da mulher; a relação entre a vulnerabilidade decorrente do gênero, da raça e da classe social, segundo a perspectiva interseccional.

O artigo **PERSPECTIVAS DA TEORIA DA LEGISLAÇÃO PARA A SOLUÇÃO DE CONFLITOS NA CONCRETIZAÇÃO DO DIREITO HUMANO À SAÚDE: CAMINHOS POSSÍVEIS** de Charlise Paula Colet Gimenez e Lígia Daiane Fink dos Santos tem como objetivo apresentar a Teoria da Legislação de Manuel Atienza como mecanismo de solução de conflitos sociais ao romper com o caráter simbólico da Lei na perspectiva do direito à saúde e da problemática da judicialização da saúde no Brasil.

O artigo **PERSPECTIVAS DE IMPLEMENTAÇÃO DA AGENDA 2030 NO BRASIL E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS** de Tarsila Rorato Crusius e Mártin Perius Haeberlin busca compreender como a implementação da Agenda2030 no Brasil poderá contribuir para a concretização dos direitos humanos, concluindo ser necessária a incorporação de seus objetivos e metas nas estratégias e nos instrumentos de planejamento e orçamento da União e dos entes subnacionais.

O artigo **OBJEÇÕES À JUSTICIABILIDADE DO DIREITO SOCIAL À MORADIA** de Marcelo Nunes Apolinário e Vanessa Aguiar Figueiredo tem como pressuposto analisar algumas das objeções à justiciabilidade do direito social à moradia, principalmente no que concerne a exigibilidade judicial.

O artigo **FORNECIMENTO PELO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE (SUS) DE MEDICAMENTOS SEM REGISTRO PARA DOENÇAS RARAS E ULTRARRARAS** de

Carlos Eduardo Malinowski e Thaís Dalla Corte trata das atuais diretivas do STF relacionadas à provisão pelo SUS de medicações não registradas para doenças raras e ultrarraras. Para tanto, aborda o direito à saúde, sua relativização e judicialização; elenca as normas empregadas pela ANVISA para o provimento de medicamentos; e apresenta as decisões do STF sobre o tema.

O artigo O DIREITO FUNDAMENTAL À SAÚDE E AS DOENÇAS RARAS: CONSIDERAÇÕES ACERCA DO CONTROLE DESTAS POLÍTICAS PÚBLICAS A PARTIR DAS DECISÕES DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL de Luciana Gaspar Melquíades Duarte e Victor Luna Vidal tem como escopo analisar a sindicabilidade judicial do direito à saúde no tocante aos pedidos de custeio pelo Estado de tratamentos para doenças raras. Adota-se como arcabouço teórico o Pós-Positivismo Jurídico, especialmente representado pelas contribuições de Dworkin (2002) e Alexy (2011).

O artigo DEVERES FUNDAMENTAIS DO CONTRIBUINTE DE PAGAR TRIBUTOS E SEUS REFLEXOS CONSTITUCIONAIS E LEGAIS de Elcias Oliveira da Silva e Jan Carlos Cerqueira Bezerra busca analisar deveres fundamentais de pagar tributos e seus reflexos sociais a partir de sua conformação na Constituição Federal e ordenamento jurídico pátrio.

O artigo O PROGRAMA DINHEIRO DIRETO NA ESCOLA: UM MODELO DE FINANCIAMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS CALCADO NA GESTÃO DEMOCRÁTICA DE RECURSOS PÚBLICOS À NÍVEL LOCAL de Yasmin Sant'Ana Ferreira Alves de Castro analisa o esvaziamento da capacidade de investimento do estado, diante do comprometimento expressivo das despesas com educação para honrar a folha de pagamento de profissionais da pasta, demonstrando que apesar do elevado percentual de investimento em educação no País, a adoção de medidas vinculantes de receitas demonstra-se insuficiente para ver satisfeitas as demandas sociais locais imediatas.

O artigo DIREITO AO DESENVOLVIMENTO: AGENDA 2030 E A EFETIVAÇÃO DO OBJETIVO FUNDAMENTAL DE ERRADICAÇÃO DA POBREZA NO BRASIL de Eva Cecília Trindade Siqueira e Carlos Augusto Alcântara Machado analisa as diretrizes utilizadas pelas Nações Unidas para erradicar a pobreza, objetivo fundamental previsto na Constituição Federal de 1988. Verifica as políticas públicas implementadas durante a consecução da Agenda do Milênio da Organização das Nações Unidas até 2015, os avanços decorrentes da iniciativa no contexto brasileiro, e os principais desafios a serem superados na Agenda 2030.

O artigo O PARADIGMA DA JUSTIÇA RESTAURATIVA COMO POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURANÇA A PARTIR DA EXPERIÊNCIA ENVOLVENDO OS CONFLITOS INFRACIONAIS NO ESTADO DO PARÁ de Ruth Crestanello e Jolbe Andres pires mendes busca compreender de que forma a aplicação da justiça restaurativa enquanto solução alternativa, vem se configurando numa nova diretriz básica de aprimoramento de gestão criminal e na realização de um direito fundamental social por meio de políticas públicas de pacificação social e segurança pública.

O artigo O USO DE NUDGES EM POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROMOÇÃO DA SAÚDE de Juliana Diógenes Pinheiro e Andre Studart Leitao analisa em que medida os nudges e a arquitetura da escolha, delineados pela economia comportamental, podem ser utilizados pelo Estado por meio de políticas públicas, com o escopo de orientar as pessoas a tomarem decisões melhores no campo da saúde.

O artigo JUDICIALIZAÇÃO DA SAÚDE: ANÁLISE DAS AQUISIÇÕES EMERGENCIAIS REALIZADOS PELO MUNICÍPIO DE BELÉM PARA CUMPRIMENTO DAS DECISÕES JUDICIAIS de Mayara Bonna Cunha e Silva e Luma Cavaleiro de Macedo Scaff realiza pesquisa quantitativa no Mural de Licitações no ano de 2018 para verificar: os processos existentes e as despesas decorrentes.

O artigo FEDERALISMO E JUDICIALIZAÇÃO: O CASO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SAÚDE NO BRASIL de Marcio Aleandro Correia Teixeira e Larissa Diana Barros Soares trata sobre Federalismo, Direito à Saúde e Judicialização de Políticas Públicas. O trabalho consiste no entendimento do Sistema Único de Saúde, instituído pela Constituição de 1988, e funciona baseado em normas constitucionais, infraconstitucionais e infralegais. O fenômeno da judicialização, permite questionamentos acerca da intervenção do Judiciário na efetivação do direito à saúde.

O artigo A TRAJETÓRIA DAS POLÍTICAS DE ENSINO PROFISSIONAL NO BRASIL ENTRE A PRIMEIRA REPÚBLICA (REPÚBLICA VELHA) E A LDB 1996 de Paulo Roberto De Souza Junior faz uma reflexão inicial da trajetória das políticas públicas que embasaram a história da Educação Profissional até a promulgação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB de 1996. Analisa alguns aspectos anteriores as LDBs, bem como as forças políticas e as contradições sobre a educação profissional no Brasil.

O artigo A JUDICIALIZAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SAÚDE: A EFETIVIDADE ILUSÓRIA DO DIREITO À SAÚDE de Norma Sueli Alves dos Santos Vidal tem por objetivo trazer reflexões sobre a interferência da judicialização das políticas

públicas de saúde com o enfrentamento da seguinte problemática: A judicialização é um instrumento eficaz para efetivação do direito à saúde?

O artigo DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO E AS AÇÕES MUNDIAIS PARA O APRIMORAMENTO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO José Antonio Da Silva e Valter Foletto Santin trata da questão do direito ao trânsito seguro no Brasil, com milhares de mortos e de sequelados em acidente de trânsito, anualmente. A ONU aprovou um conjunto de ações para a redução do número de mortes no trânsito até 2020, estabelecendo o trânsito seguro como direito fundamental, com adesão do Brasil.

O artigo JUSTIÇA RESTAURATIVA NO MARANHÃO: UM CAMINHO PARA CONCRETIZAÇÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS DOS ADOLESCENTES EM CONFLITO COM A LEI de Edith Maria Barbosa Ramos e Tereza Cristina Soares da Fonseca Carvalho busca discutir a Justiça Restaurativa no campo dos direitos fundamentais dos adolescentes em conflito com a lei. Estuda a perspectiva restaurativa presente no Estatuto da Criança e do Adolescente e no Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo. Apresenta a experiência da Justiça Penal de Adolescentes em São Luís/MA.

O artigo CONCEPÇÃO TEÓRICA, MARCOS LEGAIS, MEDIDAS ADMINISTRATIVAS E DESENHO INSTITUCIONAL DOS MUNICÍPIOS PARA INGRESSO NO SISTEMA ÚNICO DE SEGURANÇA PÚBLICA (SUSP) de Laecio Noronha Xavier analisa a unificação política da Segurança Pública e da Defesa Social que adveio com a criação do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), conforme previsto nas leis nº 13.675/2018 e nº 13.756/2018, mantendo conexão com as leis no 11.530/2007 e nº 11.707/2008 que instituíram o Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania (PRONASCI).

O artigo LIMITAÇÕES PARA A CONCRETIZAÇÃO DOS DIREITOS SOCIAIS E O AUMENTO DA POBREZA NO BRASIL de Daisy Rafaela da Silva e José Marcos Miné Vanzella tem por objeto a análise da situação da prestação dos Direitos sociais no contexto da crise brasileira ante a escassez de recursos público e o agravamento da crise econômica e social.

O artigo A JUDICIALIZAÇÃO DA ASSISTÊNCIA FARMACÊUTICA AO PACIENTE DIABÉTICO NO ESTADO DO PARÁ: 10 ANOS DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 0006454-87.2008.4.01.3900 de Andreza Casanova Vongrapp Santos analisa os efeitos da judicialização da assistência farmacêutica ao portador de Diabetes Mellitus no Estado do

Pará tendo como referência a Ação Civil Pública nº 0006454-87.2008.4.01.3900 e verifica como as políticas públicas destinadas aos diabéticos evoluíram no período de 2008, quando a ação foi interposta, até a presente data.

O artigo POLÍTICA NACIONAL PARA PESSOAS EM SITUAÇÃO DE RUA: ANÁLISE DO PLANO NACIONAL (DECRETO Nº. 7.053/2009) E DA (IN) VISIBILIDADE DE PESSOAS EM SITUAÇÃO DE RUA de Tatiane Campelo Da Silva Palhares analisa a condição de pessoas em situação de rua e os direitos fundamentais sob a ótica do direito constitucional. O trabalho objetiva refletir sobre a condição de pessoas em situação de rua a partir do mínimo existencial para o alcance dos direitos fundamentais.

Desejamos que as pesquisas aqui apresentadas contribuam para a reflexão sobre as políticas públicas de efetivação dos Direitos Sociais no nosso país.

Tenham uma boa leitura.

Diogo Oliveira Muniz Caldas - UVA / UNICARIOCA

Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - FMU / FADI

Zélia Luiza Pierdoná – UPM

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.



**DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO E AS AÇÕES MUNDIAIS PARA O  
APRIMORAMENTO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**RIGHT TO SAFE TRAFFIC AND WORLD ACTIONS TO IMPROVE TRAFFIC  
SAFETY**

**José Antonio Da Silva <sup>1</sup>**  
**Valter Foletto Santin <sup>2</sup>**

**Resumo**

O trabalho trata da questão do direito ao trânsito seguro no Brasil, com milhares de mortos e de sequelados em acidente de trânsito, anualmente. A ONU aprovou um conjunto de ações para a redução do número de mortes no trânsito até 2020, estabelecendo o trânsito seguro como direito fundamental, com adesão do Brasil. O cumprimento de ações e metas, por implementação de políticas públicas de trânsito, objetiva diminuição do número de acidentes e de vítimas, dentro da própria noção de fornecimento do serviço de segurança pública de forma eficiente. Utilizou-se o método dedutivo e pesquisa bibliográfica e documental.

**Palavras-chave:** Trânsito seguro, Políticas públicas, Direitos sociais, Segurança pública, Direito à vida

**Abstract/Resumen/Résumé**

The paper addresses the issue of the right to safe traffic in Brazil, with thousands of deaths and sequelede in traffic accidents annually. The UN approved a set of actions to reduce the number of traffic fatalities by 2020, establishing safe traffic as a fundamental right, with Brazil joining. The fulfillment of actions and goals, through the implementation of public traffic policies, aims to reduce the number of accidents and victims, within the very notion of providing the public safety service efficiently. The deductive method and bibliographic and documentary research were used.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Safe traffic, Public policy, Social rights, Public security, Right to life

---

<sup>1</sup> Policial Rodoviário Federal. Bacharel em Direito, UENP-PR. Licenciado em Ciências Sociais e em História, UNIMES-SP. Pós graduado em Direito Penal e Processual Penal, EPD-SP. Mestrando em Ciência Jurídica na UENP-PR.

<sup>2</sup> Professor dos programas de Mestrado e Doutorado, UENP. Doutor em Direito (USP) e pós-doutor pelo programa de Pós-doutoramento em Democracia e Direitos Humanos, no Ius Gentium Conimbrigae.

## INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito no Brasil estão entre as maiores causas de mortes e de lesões permanentes, sendo considerado um problema de saúde pública. O alto número de mortos e de sequelados permanentes é um grande problema em si, no entanto, traz diversas consequências para outros setores da sociedade e da administração pública. Além dos altos econômicos dos acidentes, há que se considerar os custos sociais, a dor das famílias pela perda de um ente querido ou pela sua prolongada hospitalização ou deficiência definitiva, a retirada de pessoas do mercado de trabalho e a sua inclusão no sistema previdenciário, o que sobrecarrega ainda mais a previdência pública, e a intensa ocupação de leitos hospitalares que poderiam ser destinados a outros tipos de pacientes etc.

Nesse sentido, observa-se que o sistema constitucional brasileiro se assenta em princípios que valorizam a vida e a integridade física, assim como a obrigação do Estado de garantir uma ampla gama de direitos sociais, entre os quais se insere o direito ao trânsito seguro, que se configura claramente como um direito fundamental de segunda geração, uma vez que se volta para a proteção da coletividade.

Em resposta a esse problema, a ONU, por meio da Organização Mundial de Saúde, aprovou a criação de um conjunto de medidas para reduzir o número de acidentes em todo o planeta, estabelecendo uma meta de redução do número de mortes pela metade durante a década de 2011 a 2020, a Década de Ação para a Segurança no Trânsito. O Brasil é signatário desse acordo, e assim, desde 2012 vem adotando algumas medidas nesse sentido, tais como, mudanças nas normas de trânsito, programas de prevenção, investimentos em engenharia e segurança do trânsito e em educação para o trânsito, entre outras.

Observa-se que dificilmente a meta de redução pela metade será alcançada pelo Brasil, mas os números estão reduzindo aos poucos, no entanto, alguns setores estão propondo ideias de mudanças na legislação e nas políticas públicas relacionadas ao trânsito, alterações estas que vão em sentido contrário ao cumprimento das metas estabelecidas pela ONU, pois são alterações que, se entrarem em vigor, certamente provocarão um aumento no número de acidentes.

O presente estudo justifica-se pela atual situação do trânsito nas ruas e estradas do Brasil e pelo alto número de mortos e de sequelados permanentes, o que se desdobra em problemas sociais como a superlotação dos hospitais e sobrecarga do sistema público de saúde, redução da produtividade, aumento das despesas públicas, e ainda, com a retirada de milhares de pessoas do mercado de trabalho e sua inclusão no sistema previdenciário público, o qual é

alvo de reformas devido à sua atual situação deficitária. A análise de estatísticas indica que, apesar do aumento da população e da frota nacional de veículos, o número de acidentes, de mortos e de feridos está diminuindo lentamente no Brasil, mas essa redução não é suficiente para atingir as metas da Década de Ação para a Segurança no trânsito.

A pesquisa envolveu o estudo de documentos nacionais e internacionais, e ainda, dados estatísticos sobre o trânsito no Brasil, utilizando o método dedutivo e estatístico, com pesquisa bibliográfica e documental.

## **1 DÉCADA DE AÇÃO PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

A humanidade segue uma linha evolutiva contínua, e, embora seja verdade que em alguns momentos da história essa linha não tenha se movimentado progressivamente, havendo, realmente momentos de retrocessos científicos e sociais, há que se reconhecer que a trajetória sempre tende a avançar, modificando costumes e tradições, desconstruindo conceitos, criando e recriando normas e formas de relações sociais.

Um dos fatores que influenciam essa linha evolutiva é o desenvolvimento tecnológico, a criação de novos instrumentos e equipamentos que alteram significativamente as atividades humanas, e conseqüentemente, as normas jurídicas e as formas de relacionamento entre as pessoas. Nesse sentido, observa-se que as inovações tecnológicas nas áreas de comunicação e de transportes são as que provocam mais impacto no cotidiano das pessoas, pois se traduzem em mudanças de comportamento e de costumes, alterando profundamente a estrutura social.

As pessoas sempre tiveram necessidade de se locomover, de se deslocar de um local para outro, de transportar objetos de um local para outro. Os seres humanos da antiguidade eram nômades, não se fixavam em local algum, sempre viajando em busca de melhores condições de vida. Todos viajam. Todos se locomovem. A vida é uma grande viagem.

Com o passar do tempo, a humanidade foi criando mecanismos e sistemas para aperfeiçoar as suas locomoções. Inicialmente com o uso de animais de carga, carroças e carruagens e com a criação de embarcações que cruzavam rios, mares e lagos. Qualquer instrumento que pudesse transportar uma quantidade maior de cargas e em tempo menor era muito bem-vindo. E assim seguiu a humanidade durante alguns milênios, até que a criação do automóvel provocou uma grande revolução nos sistemas de transportes de pessoas e de cargas.

Em pouco tempo os automóveis passaram a ser produzidos em série, e logo foram criados veículos de transportes de cargas e coletivos de passageiros. Essas inovações exigiram a construção de vias para o deslocamento desse crescente número de veículos. Foram

construídas muitas ruas, estradas, pontes, terminais de embarque etc. Essa revolução trouxe avanços para todas as áreas, pois agora as pessoas poderiam ir de uma cidade para outra em pouco tempo, promovendo o desenvolvimento econômico, social, científico e cultural.

No entanto, toda alteração na estrutura social exige a criação ou alteração das normas jurídicas, que devem regulamentar as formas como as atividades serão realizadas. Assim, gradativamente, foram sendo criadas normas e regras de circulação e de parada desses veículos. Mas a situação era muito diferente da atualidade. Para se ter uma ideia, o limite de velocidade era de 6 km/h nas vias rurais e de 3 km/ nas vias urbanas, conforme ressalta Raphael Ruggeri Artner (2019, não p.):

Treze anos após a chegada do primeiro carro ao Brasil, em 27 de outubro de 1910 foi publicado o Decreto n.º. 8.324, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis, que trazia informações bastante curiosas, do ponto de vista atual, como a estipulação da velocidade máxima em 6 km por hora.

Como toda inovação, o aumento do uso de automóveis trouxe, além dos benefícios, alguns problemas e transtornos. E logo ocorreu o primeiro acidente envolvendo veículo automotor. Um acidente que vitimou uma pessoa fatalmente, em 1869. “No dia 31 de agosto de 1869, no condado de Offaly, na Irlanda, Mary Ward e seu marido ganharam uma carona de seus primos. Em determinado momento da viagem, Mary foi arremessada para o lado de fora do veículo, que acabou passando por cima dela” (MEGACURIOSO).

No Brasil, o primeiro acidente com veículo automotor aconteceu com o poeta Olavo Bilac. O acidente teria ocorrido em 1901, no Bairro da Tijuca, no Rio de Janeiro. “A única vítima desse acidente foi uma árvore, na qual bateu o veículo guiado por Bilac -importado da França por José do Patrocínio, que também estava no carro” (GAZIR, 1998).

O desenvolvimento da indústria automotiva foi relativamente rápido, com a produção de veículos cada vez mais potentes e mais velozes. Com um número cada vez maior de veículos circulando nas ruas e estradas, a legislação foi sendo alterada de forma a acompanhar essa verdadeira revolução. Criação de simbologias, regras de circulação, padrões para produção de veículos, engenharia de tráfego, restrições e proibições, enfim, aos poucos ia se solidificando a legislação de trânsito.

Com toda essa evolução, houve um fator negativo que se tornou a principal preocupação relacionada ao trânsito: o aumento do número de acidentes e de pessoas mortas ou lesionadas nesses acidentes. Esse número cresceu de forma vertiginosa, se tornando foco de atenção de instituições regionais e internacionais, pois o grande número de vítimas do trânsito

se tornou um problema de saúde pública, e passou a exigir a implantação de políticas públicas de prevenção dos acidentes e repressão às infrações dos motoristas.

A situação se tornou tão alarmante que em 2004 a OMS, Organização Mundial de Saúde, se debruçou sobre o tema, e produziu um extenso relatório sobre as consequências dos acidentes de trânsito no sistema de saúde pública – Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões no Trânsito. Esse relatório apresentou resultados preocupantes devido à constatação de alto número de mortes e de atendimento de pessoas lesionadas nas unidades de saúde. Alguns dados importantes foram sistematizados no Relatório (SVS-BRASIL, 2010, p. 2):

- Estimativas de 1,2 milhão de mortos e 50 milhões de feridos/ano no trânsito no mundo;
- Acidentes: 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; 2ª na faixa de 5-14 e 1ª na faixa de 15-29;
- Custos entre 1-2% dos PIBs (custo global US\$ 518 bi/ano);
- Estimativa OMS: para cada morte: 70 atendimentos de emergência e 15 internações. Sobrecarga de prontos-socorros, setores de radiologia, fisioterapia; reabilitação;
- Trânsito: Cerca de 50% da ocupação dos centros cirúrgicos; 30%-86% das hospitalizações (média 20 dias de internação).

Diante do quadro, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou, em 2010, a criação de um programa mundial, “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, para melhoria mundial da segurança do trânsito (Resolução A/RES/64/255). O Brasil e outros países ratificaram o programa e se comprometeram em reduzir o número de vítimas fatais de acidentes de trânsito em 50% em uma década, até 2020. O programa incentiva as nações a adotarem diversas medidas para reduzir o número de acidentes e, conseqüentemente, de vítimas (ONU, 2011b).

Segundo o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, 2018, p. 12):

As ações de segurança viária ganharam amplitude mundial de forma organizada e articulada a partir da Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária: Tempo de Agir, realizada em Moscou em novembro de 2009. A partir desse evento, a Organização Mundial de Saúde (OMS), endossada pela Organização das Nações Unidas (ONU), recomendou a criação de uma campanha mundial pela redução dos acidentes de trânsito.

De acordo com a ONU, “Foi lançada em maio de 2011 a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, na qual governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito, que matam cerca de 1,25 milhão de pessoas por ano” (ONU, 2011a) Essa união de diversas nações em busca da redução do número de acidentes de trânsito demonstra a importância desse tema para o desenvolvimento saudável da sociedade.

Cada país signatário do acordo pela Década de Ação pela Segurança no Trânsito procurou tomar as medidas necessárias e possíveis, dentro das peculiaridades de cada um. Mas os planos tinham um eixo central, delimitado por um plano de metas, dividido em 12 metas a serem alcançadas por todos os países, sendo a meta 1 com prazo até 2020 e as demais metas com prazo até 2030 (OPAS BRASIL).

Sendo: Meta 1 - até 2020, todos os países estabelecerem um plano de ação nacional multisetorial de segurança no trânsito, com metas e prazos determinados. Meta 2 – até 2030, todos os países aderirem a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança viária. Meta 3 – sobre vias mais seguras. Meta 4 – exige mais de 75% das vias dentro dos padrões de segurança; Meta 5 – sobre melhoria dos padrões de qualidade dos veículos. Meta 6 – redução das proporções de veículos trafegando acima do limite de velocidade. Meta 7 – atingir 100% de uso de capacetes em motociclistas. Meta 8 – Atingir 100% de uso de cinto de segurança para todos os ocupantes de veículos. Meta 9 – redução dos acidentes em razão do uso de álcool ou de outras substâncias psicoativas. Meta 10 – sobre proibição do uso de telefones ao dirigir. Meta 11 – regulamentação do tempo de direção e de descanso dos motoristas profissionais. Meta 12 – minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência do acidente e a chegada do atendimento médico.

O plano de ações criado pela ONU por meio desse programa estabeleceu uma meta de redução do número de mortos em acidentes de trânsito pela metade durante esta década que termina em 2020. No entanto, apesar do Brasil ser signatário desse acordo para a redução de acidentes desde 2010, somente em 2018 entrou em vigor no País a Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, a qual criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, visando atender as metas estabelecidas. Assim, o período de 10 anos considerado dentro do plano de metas de redução das mortes no trânsito pela metade foi alterado no Brasil, passando a ser de 2018 a 2027, conforme explana Azor Lopes da Silva Júnior (2018, não p.), comentando sobre a Lei 13.614/2018:

A nova lei determina que sejam divulgados oficialmente, até o dia 31 de março de cada ano, os índices de “mortos por grupo de veículos” e de “mortos por grupo de habitantes”, a partir do que se estabelecerá um sistema de metas anuais de redução para um mínimo de metade até o final da década (detalhe: nossa década é 2018-2027, portanto não coincide com aquela da ONU).

Observa-se que a maioria dos acidentes graves ocorrem devido ao excesso de velocidade e a ultrapassagens indevidas – condutas típicas de condutores que estão com pressa, sendo que esses dois fatores evidenciam a atual forma de vida da sociedade, pois as pessoas têm pressa, todo mundo tem pressa nessa modernidade líquida.

No entanto, embora a maioria dos acidentes graves ocorram devido à imprudência e a manobras ariscadas dos condutores, nota-se também que um dos grandes vilões do trânsito é a desatenção dos condutores, conforme observam José Onildo Truppel Filho e Sílvio Serafim da Luz Filho (2016, p. 289):

A importância que o legislador deu para a necessidade de atenção na condução do automóvel é tamanha que chegou a criar um artigo apontando como infração dirigir sem a atenção necessária para o trânsito: Art. 169 – Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança: Infração – leve; Penalidade – multa. (CTB).

Ou seja, faz-se necessário, além de todas as ações de adequação da estrutura viária e de fiscalização de trânsito, que sejam modificados aspectos culturais relacionados ao trânsito para que se alterem as costumeiras visões das pessoas sobre o trânsito. Somente com um sistema de educação de trânsito permanente e eficiente essa cultura será modificada, pois observa-se que, paradoxalmente, a maioria dos condutores ainda se comportam negligentemente na condução dos veículos, sem se preocupar com a atenção que deve ser dispensada, integralmente, ao trânsito.

## **2 O TRÂNSITO SEGURO COMO DIREITO FUNDAMENTAL**

No Brasil, a Constituição Federal determina em seu artigo 23, XII que é dever do Estado “estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito”. Da mesma forma, o artigo 144, § 10, assegura que a segurança viária tem como escopo a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas. A Emenda Constitucional nº 90, de 2015, incluiu o transporte como direito social no rol do artigo 6º da Constituição, o que representa o reconhecimento do direito ao trânsito seguro como direito fundamental.

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. 3):

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.

Além disso, há que se salientar que o trânsito seguro é garantia de outros direitos, como o direito à saúde, ao trabalho, ao lazer e tantos outros que dependem do deslocamento das pessoas para se concretizarem. De acordo com Cássio Mattos Honorato (2011, p. 11), “o trânsito seguro revela-se um Direito Fundamental Implícito, decorrente do regime e dos princípios adotados pela Constituição”. André de Carvalho Ramos (2017, p. 871, 872) assevera que:

A Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, introduziu o transporte como direito social no caput do art. 6º da CF/88. Anteriormente, a Emenda Constitucional n. 82, de 16 de julho de 2014, introduziu o § 10 do art. 144, estipulando que 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. Esse direito à mobilidade ou direito ao transporte, que agora consta do caput do art. 6º (direitos sociais), consiste na exigência individual ou coletiva de meios públicos ou privados adequados ao deslocamento na área urbana ou rural.

A segurança viária e a prevenção de acidentes de trânsito, e muitos eventos caracterizadores de crime de trânsito, compõem o próprio sistema de segurança pública, em serviço público de característica de direito ou interesse difuso como defende Valter Foletto Santin (2013b, p. 49). Ele enfatiza essa característica de interesse difuso “por ser de natureza transindividual, indivisível, de titularidade dispersa entre pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato no interesse geral de recebimento de proteção fornecida pelo Estado na preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio” (SANTIN, 2013a, p. 212).

Analisando os preceitos constitucionais e suas relações com os acontecimentos da vida cotidiana, verifica-se que os direitos garantidos constitucionalmente se entrelaçam e que devem se manter sempre atualizados frente ao constante dinamismo das relações sociais. Nesse sentido, considerando-se a interdependência dos direitos e a necessidade de garantia de efetivação de todos os direitos, o direito ao trânsito seguro passou a ser considerado como um direito fundamental, uma vez que é instrumento que assegura a fruição de outros direitos.

Embora seja prática comum relacionar os direitos fundamentais com os direitos reconhecidos na Constituição, como se apenas os direitos expressamente estabelecidos Constitucionalmente pudessem ser considerados como fundamentais, essa constitucionalização não é um requisito absolutamente necessário para a configuração de um direito como fundamental, uma vez que as características dos direitos fundamentais são autônomas em relação à positivação constitucional, conforme explana Ingo Wolfgang Sarlet (2015, p. 55):



Os direitos fundamentais nasceram como direitos naturais e inalienáveis do homem, sob o aspecto de expressão de sua condição humana. Assim, fala-se na universalidade abstrata dos direitos fundamentais, no sentido de que eram reconhecidos a todos os homens, situando-se numa dimensão pré-estatal, integrando-se ao direito interno apenas mediante seu reconhecimento pela ordem jurídica positiva de determinado Estado, desvinculando-se, nesta segunda etapa da evolução histórica, de sua dimensão abstratamente universal.

Nesse sentido, há que se averiguar as relações entre os conceitos de direitos humanos e de direitos fundamentais. Da mesma forma que é reconhecida a relação entre os direitos individuais, estabelecidos, em sua maioria, no artigo 5º da Constituição Federal, e os direitos coletivos (ou sociais), elencados no artigo 6º, de forma que não é possível estabelecer uma divisão estrita entre eles, também não é possível desvincular totalmente os direitos humanos dos direitos fundamentais. Nesse sentido, a preleção de Rafael de Lazari (2017, p. 355):

Os direitos humanos são os consagrados no plano internacional, enquanto os direitos fundamentais são os consagrados no plano interno, notadamente nas Constituições. Em pensando sob enfoque de consagração interna, o que se vê em cada Constituição são os direitos fundamentais, porquanto direitos humanos internalizados. Entrementes, sob enfoque de um objetivo comum de asseguramento de direitos e deveres às pessoas e aos Estados, diferença alguma pode haver entre eles, a depender do prisma de observação.

O direito ao trânsito seguro é um direito fundamental, embora seja também um tipo de direito que serve para a garantia de outros direitos. Assim, o direito ao trânsito seguro está relacionado diretamente à proteção do direito à vida e à incolumidade física, e, indiretamente, a diversos outros direitos, como o direito ao trabalho, ao lazer, à saúde, à educação e tantos outros que necessitam do deslocamento das pessoas para que possam ser exercidos, além de estar diretamente relacionado com o direito à dignidade humana.

Conforme entendimento de Ingo Wolfgang Sarlet (2015, p. 221, 222):

Os direitos sociais, já pelo seu forte vínculo com a dignidade da pessoa humana e o correlato direito (e garantia) a um mínimo existencial, surgiram e foram incorporados ao direito internacional dos direitos humanos e ao direito constitucional dos direitos fundamentais como direitos referidos, em primeira linha, à pessoa humana individualmente considerada. Aliás, é preciso enfatizar que a convencional, hoje amplamente superada, distinção entre direitos individuais (terminologia habitualmente utilizada para designar os direitos civis e políticos) e direitos sociais, econômicos e culturais, atualmente ampliada pela inserção dos direitos e deveres ambientais, não encontra sua razão de ser na titularidade dos direitos, isto é, na condição de ser, ou não, a pessoa individualmente, sujeito de direitos humanos e fundamentais, mas sim, na natureza e objeto do direito em cada caso.

O estudo sobre trânsito seguro remete à discussão sobre os limites da interferência do Estado na vida das pessoas, uma vez que, em princípio, as pessoas teriam liberdade para agir da forma que desejassem, sendo que elas próprias seriam responsáveis e capazes de agir da forma mais segura, afinal, ninguém deseja sair por aí se lesionando ou lesionando terceiros. No

entanto, na questão do trânsito, existem algumas peculiaridades que exigem ações incisivas do poder público frente à liberdade de escolha das pessoas, pois se trata de um problema de saúde pública, que envolve toda a coletividade; e que implica em implantações de políticas públicas na área de segurança, de saúde, de engenharia de tráfego e outras.

Observa-se que não há como desvencilhar o direito ao trânsito seguro de outros direitos, pois as inovações tecnológicas e os avanços sociais exigem constante atualização dos conceitos jurídicos, trazendo sempre novas formas de visualizar, e de vivenciar o direito. Enquanto direito voltado para a coletividade e para as relações pessoais, o direito ao trânsito seguro se apresenta como um direito social. Karla Ingrid Pinto Cuellar (2014, p. 110), assevera que:

O Trânsito Seguro é um dever da coletividade, relacionado a necessidade de “defesa do Estado e das instituições democráticas”, 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.

Maria Paula Dallari Bucci (2007, p. 2), ressalta que “Os direitos sociais representam uma mudança de paradigma no fenômeno do direito, a modificar a postura abstencionista do Estado para o enfoque prestacional, característico das obrigações de fazer que surgem com os direitos sociais”. Nesse sentido, não há como questionar a responsabilidade do Estado perante os problemas relacionados ao trânsito, cabendo-lhe a definição e a implantação de políticas públicas adequadas para solucionar – ou ao menos minimizar – esses problemas.

O direito ao trânsito seguro é dirigido ao Estado, pois é responsabilidade deste traçar as políticas públicas e as normas de trânsito, no entanto, envolve também o estudo do comportamento dos condutores de veículos automotores. O estudo e a compreensão desse comportamento é a chave para o sucesso das ações em prol da segurança no trânsito. Nesse sentido, Roberto da Matta (2012, p. 12): “Não há dúvida alguma, como tem sido exaustivamente assinalado por especialistas nesta área, que o comportamento do motorista é o grande responsável – ao lado da postura dos pedestres, das vias por onde trafega e do veículo que dirige – pela maioria dos acidentes de trânsito no Brasil”.

É pertinente anotar os custos de acidentes de trânsito, que impactam o sistema de saúde, por atendimentos a pacientes vitimados por acidentes, sendo provável que “cada real investido em segurança do trânsito significaria a economia de pelo menos dois reais investidos no sistema saúde” (SILVA, 2019, p. 40), com a observação de que o serviço de transporte é uma obrigação estatal, “um consectário do direito ao trânsito seguro, direito este que tem por

escopo assegurar diversos outros direitos fundamentais e que se insere na esfera do direito de proteção à vida e à liberdade” (SILVA, 2019, p. 40).

Por outro lado, as atitudes da administração pública em relação à segurança no trânsito não levam em conta o fato de que o motorista brasileiro é resistente em obedecer às normas de trânsito. Os números de autuações por infrações de trânsito são muito altos, no entanto, devido à deficiência na fiscalização – seja pelo baixo número de agentes de trânsito, seja pela baixa quantidade e qualidade dos instrumentos tecnológicos de fiscalização – esses números não conseguem refletir os reais números de infrações cometidos.

Nessa seara, para que seja, criadas e implantadas políticas públicas de trânsito e sistemas de fiscalização eficientes, há quem se levar em conta os aspectos culturais que determinam o comportamento dos condutores no Brasil. De acordo com o antropólogo Roberto da Matta (2012, p. 49):

O fato concreto é que o cidadão brasileiro, seja pedestre, ciclista, motociclista, motorista ou até mesmo carroceiro, tem uma dificuldade atávica no que diz respeito a obedecer à lei. Num sentido preciso e marcadamente aristocrático, fruto de uma matriz que foi muito pouco discutida entre nós, a obediência à lei exprime inferioridade e subordinação social. Tudo se passa como se, no Brasil, não tivéssemos feito a necessária transição entre obedecer a pessoas e à lei, o que configura coisas muito diversas.

Realmente, todas as políticas públicas voltadas à segurança do trânsito deveriam considerar essa “dificuldade atávica” que os condutores têm em seguir as regras de trânsito. De nada adianta criar regras rígidas e estruturas viárias adequadas, se essa “aversão” dos condutores a essas regras não for devidamente considerada, ou seja, deve haver previsões detalhadas sobre todo tipo de eventual “artimanha” dos condutores para contornar as normas e cometer infrações de trânsito. Afinal, o condutor é o principal agente do trânsito, e é também o principal responsável por todos os acidentes.

Em atendimento ao cumprimento das metas definidas na Década de Ação para a Segurança no Trânsito foi realizada a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados, em Brasília, em novembro de 2015, na qual foi aprovada a Declaração de Brasília, um documento com reflexões sobre a situação do trânsito, no qual foram traçadas estratégias para alcançar as metas já estabelecidas.

Os aspectos sociais referentes ao direito ao trânsito seguro foram claramente observados na Declaração de Brasília (2015, p. 3):

Mortes e lesões no trânsito são também uma questão de equidade social, já que as pessoas pobres e vulneráveis são, com maior frequência, também usuários vulneráveis das vias (pedestres, ciclistas, motoristas de veículos motorizados de duas e/ou três rodas e passageiros de transporte público inseguro), os quais são desproporcionalmente afetados e expostos a riscos e

lesões e mortes no trânsito, que podem levar a um ciclo de pobreza exacerbada pela perda de renda, e recordando que o objetivo das políticas de segurança no trânsito deve ser o de assegurar proteção para todos os usuários das vias.

De acordo com Ferreira e Santos Filho (2016, p. 145), “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” Observa-se que o direito ao trânsito seguro se entrelaça a diversos direitos, sendo ainda um fator relevante para a redução das desigualdades sociais e um elemento de garantia de fruição dos demais direitos.

### **3 A BUSCA POR UM TRÂNSITO SEGURO**

A busca pela pacificação no trânsito e pela redução do número de mortos e feridos envolve diversos fatores e exige a participação de cada condutor individualmente, da sociedade, de organizações privadas e, principalmente, do poder público. As doze metas estabelecidas pela ONU se dividem em 5 diretrizes ou pilares, que envolvem aspectos referentes aos condutores, aos veículos, às vias e às atribuições do poder público frente ao sistema de trânsito. Com base no guia “Promovendo a defesa da Segurança Viária e das Vítimas de Lesões Causadas pelo Trânsito”, publicado pela Organização Mundial de Saúde, em 2013, essas diretrizes ou pilares são:

Diretriz 1 - Discorre sobre gestão da segurança no trânsito: estabelecimento de um órgão líder nacional para a segurança no trânsito; formulação de uma estratégia nacional coordenada por esse órgão líder; objetivos realistas de longo prazo para as atividades nacionais. Nesse aspecto, o Brasil já se encontra adiantado, pois já possui o Sistema Nacional de Trânsito, com o CONTRAN e o DENATRAN como órgãos máximos do sistema. Possui também estratégias nacionais coordenadas por esses órgãos, no entanto, no que tange aos objetivos realistas de longo prazo, verificam-se algumas deficiências, uma vez que não existe um plano de metas de longo prazo baseado em dados atualizados.

Diretriz 2 - Se volta às vias e mobilidade mais seguras: estabelecimento de objetivos para eliminar as vias de alto risco antes de 2020; alocação de pelo menos 10% de todo o orçamento direcionado às vias para que estas tenham uma infraestrutura mais segura; planejamento do uso do solo com o objetivo de responder às necessidades de uma mobilidade segura para todos os usuários das vias de trânsito. Nesse quesito, o Brasil ainda tem muito a fazer. As vias brasileiras possuem muitos pontos críticos (curvas de pequeno raio, cruzamentos mal elaborados, excesso de cruzamentos em nível, falta de visibilidade, entre outros). A

construção de novas vias já atende a esse pilar, principalmente com os programas de concessões, que envolvem expressamente a readequação das vias mediante a realização de obras em suas estruturas.

Diretriz 3 - Trata da fabricação de veículos mais seguros: execução de novos programas de avaliação de veículos em todas as regiões do mundo; acordos para garantir que todos os novos veículos automotores estejam equipados com cintos de segurança que atendam às normas e regulamento e aplicação de regulamentos para a proteção de pedestres. A legislação brasileira vem atendendo paulatinamente a esses requisitos. A cada ano novas exigências são feitas aos fabricantes de veículos, no sentido de criar veículos mais seguros, como por exemplo, a obrigação do cinto de 3 pontos e do freio ABS.

Diretriz 4 - É direcionada aos condutores, pedestres e demais usuários de vias de trânsito: novas leis ou normas ou uma aplicação mais rígida das que já existam para combater riscos, tais como dirigir com excesso de velocidade ou sob os efeitos do álcool, ou não utilizar capacete, cinto de segurança e dispositivo de segurança para crianças; políticas e práticas abrangentes para reduzir as lesões causadas pelo trânsito relacionados com o trabalho; criação de um sistema de habilitação gradativo para os novos condutores.

A Diretriz 4 é a mais crítica, pois se volta aos principais agentes provocadores de acidentes: os condutores e os pedestres. Nessa área pode-se observar grandes avanços nas normas brasileiras em direção à redução dos acidentes. As normas e punições sobre condutores alcoolizados ou sob efeito de substâncias psicoativas foram alteradas algumas vezes, no sentido de coibir esse tipo de prática, que se destaca entre as causas de acidentes graves. A rigidez também foi observada na alteração dos valores pecuniários das multas, que se encontravam defasados desde a criação do novo Código de Trânsito, em 1997. Quanto ao sistema de habilitação gradativo, já estava implantado no Brasil desde o Código de 1997, por meio da CNH provisória, com um ano de validade.

Diretriz 5 - Resposta após os acidentes: um número de telefone único para emergências para todo o país; reabilitação das vítimas para atenuar os traumas físicos e psicológicos; uma investigação exaustiva dos acidentes e a aplicação de uma resposta eficaz da justiça, bem como indenizações justas para as famílias das vítimas.

Embora o Brasil não possua um número único de emergências, o sistema de atendimento funciona razoavelmente bem, sendo utilizados os números 192 e 193 para atendimento médico; e os números 190, 191 e 198 para atendimento policial.

No entanto, ainda há que se avançar muito na reabilitação das vítimas, na forma de investigação dos acidentes – mediante investimento em sistemas periciais investigativos – e nas

respostas judiciais, pois atualmente, as punições e indenizações referentes aos crimes de trânsito são muito amenas.

Como visto, o ponto mais crítico se encontra na Diretriz 4. O excesso de infrações de trânsito cometidas pelos condutores pode ser verificado diariamente nas ruas e estradas, sendo que o número de autuações feitas pelos órgãos de fiscalização representa uma fração mínima dessas irregularidades. Observa-se que a simples alteração da legislação com a criação de novas normas de segurança e aumento das penalidades não surte efeito se não for acompanhada de rigorosa fiscalização, como ocorre com as “blitzes da lei seca” e com a fiscalização do excesso de velocidade. Se não houver investimento maciço em fiscalização de trânsito, pouco efeito terão as inovações de segurança nas vias e nos veículos.

Nesse sentido, Andrade e Antunes (2019, p. 8):

Pode-se afirmar que, embora o Brasil possua uma legislação abrangente sobre segurança no trânsito, que inclusive antecede a DAST (Década de Ação para a Segurança no Trânsito), apresenta deficiências relevantes na vigilância do cumprimento dessas leis, sendo esse um aspecto decisivo, pois se trata de estratégia primordial da manutenção da segurança viária. Os monitoramentos feitos pela OMS em 2013, 2015 e 2018 constataram melhora na fiscalização de alguns fatores de risco. No entanto, manteve-se inalterado ou até mesmo piorou ao longo desse período o policiamento de outros aspectos, sobretudo, a alcoolemia

Caminhando em sentido contrário a todos os esforços para reduzir as mortes no trânsito, está em tramitação no Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 3267/2019, atualmente em análise na Câmara dos Deputados. Dentre outras modificações do Código de Trânsito Brasileiro, a proposta prevê expressamente o fim da obrigatoriedade do uso de faróis baixos durante o dia (Art. 40, 250 e 250-A); e o aumento do prazo de renovação da CNH, com alteração do artigo 147 (PL 3267/2019) alterando os prazos de validade do exame de aptidão física e mental para os condutores da seguinte forma: § 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável: I - a cada cinco anos, para as pessoas com idade superior a sessenta e cinco anos; e II - a cada dez anos, para as pessoas com idade igual ou inferior a sessenta e cinco anos.

A proposta altera o limite de pontos para suspensão da CNH, de 20 para 40 pontos (Art. 261); e ainda revoga o artigo 148-A, que exige o exame toxicológico para a renovação da CNH de motoristas profissionais (Categorias C, D e E). É revogado também o inciso III do artigo 263, o qual determina que será cassada a CHN do condutor condenado judicialmente por delito de trânsito.

O projeto também revoga integralmente a Lei 13.290/2016, que é a lei que instituiu a obrigatoriedade do uso de faróis baixos durante o dia. Essa obrigatoriedade, embora possa

parecer absurda, foi um grande passo em direção ao cumprimento da meta de redução do número de mortos e feridos no trânsito, uma vez que torna os veículos mais visíveis para os pedestres e para os demais condutores, evitando muitas colisões e atropelamentos.

A deputada Christiane Yared (PR-PR), vice-presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e outros parlamentares afirmam que lutarão pela extinção ou pela alteração desse projeto de lei para evitar uma verdadeira catástrofe nas estradas do Brasil. Segundo ela<sup>1</sup>:

Nós compreendemos que seja uma promessa de campanha. O problema é que nós temos um país lavado em sangue, são muitos mortos e pessoas com sequelas por acidentes e crimes no trânsito. Quando nós liberamos assim, a leitura é muito ruim. A gente não educa, não tem fiscalização e não vai ter punição. Essa leitura é trágica para o país

Ao lado dessas propostas de alteração das normas que trânsito, que certamente implicarão no aumento dos acidentes, vem sendo feito um programa de retirada dos aparelhos de medição de velocidade das estradas, o que resultará em aumento da velocidade, e consequentemente, aumento dos acidentes. Em 10 de abril de 2019 a Justiça Federal proibiu a retirada dos radares fixos das rodovias e deu prazo para a apresentação de estudos técnicos para a sua distribuição. Em 15 de agosto de 2019, foi suspenso o uso de radares estáticos, móveis e portáteis até que sejam reavaliadas as normas sobre a sua utilização.

Ressalte-se que, em caso de necessidade de alteração da regulamentação dos procedimentos de fiscalização, tal alteração poderia ser feita e colocada em vigor, totalmente ou aos poucos, sem que se paralisasse as fiscalizações. O excesso de velocidade é a principal causa de mortes nas estradas e nada justifica essa intervenção imediata. A instalação de radares é feita mediante estudos e análises que comprovam a necessidade desse aparelho naqueles locais em que são instalados, geralmente devido a altos índices de acidentes no local.

As velocidades elevadas retiram a percepção do motorista e reduzem o seu tempo de resposta aos eventos inesperados que podem ocorrer a qualquer momento. De acordo com o Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área, editado pela Organização Pan Americana da Saúde (2012, p. 4):

Velocidades mais elevadas levam a um maior risco de colisão e uma maior probabilidade de lesões graves. Isto porque, conforme a velocidade aumenta, o mesmo acontece com a distância percorrida durante o tempo de reação do condutor e a distância necessária para parar. Além disso, em alta velocidade, os efeitos dos erros dos condutores são ampliados. Em uma colisão, quanto maior a velocidade, maior a quantidade de energia mecânica (cinética) que deve ser absorvida pelo impacto. Daí, maior a probabilidade de lesões graves.

---

<sup>1</sup> <https://ultimosegundo.ig.com.br/politica/2019-06-05/frente-parlamentar-do-transito-seguro-ataca-leitura-tragica-de-projeto-da-cnh.html>. Acesso em 25 ago 2019.

Há que se salientar que os radares são um importante instrumento na preservação da vida e da integridade física das pessoas, uma vez que a maioria dos acidentes com vítimas fatais são decorrentes do excesso de velocidade, que tanto pode provocar colisões entre veículos transitando em sentido contrário, como colisões traseiras e saídas de pista devido à perda de controle do veículo. Os dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) indicam que o excesso de velocidade é a infração de trânsito mais recorrente (PRF, 2018, não p.):

Mesmo com campanhas sobre o comportamento do motorista, a PRF emitiu 5.853.185 autos de infração durante todo o ano de 2017 – número 4,8% maior do que em 2016. A conduta que resultou no maior número de infrações nas rodovias federais foi o excesso de velocidade em até 20%, o que representa um total de 2.329.261 autos de infração.

De acordo com levantamento realizado pela Folha de São Paulo, nos locais em que foram instalados os radares o número de mortes reduziu em 21,7% <sup>2</sup>. Para o professor David Duarte, da Universidade de Brasília e presidente do Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito (IST), “mecanismos de controle de velocidade como os radares são "imprescindíveis" para a segurança no trânsito. "O excesso de velocidade está associado ao aumento do risco de acidentes".<sup>3</sup>

Levantamento realizado pelo IPEA juntamente com a Polícia Rodoviária Federal apontou que os acidentes de trânsito são responsáveis por grandes prejuízos materiais e sociais, afetando diretamente a economia do país, o sistema público de saúde e o sistema previdenciário.

De acordo com Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho (2016, p. 7):

A perda de produção está ligada à idade das pessoas, quanto mais jovem uma vítima fatal maior é o custo para a sociedade, e os acidentes de trânsito se constituem em uma das principais causas de morte nas faixas etárias mais jovens. Isso se intensificou nos últimos anos quando os usuários de motos (em sua maioria pessoas mais jovens) se tornaram o principal grupo de vítimas fatais de acidentes de trânsito.

Se por um lado é possível argumentar que existem muitos radares que são operados em locais inadequados ou que os limites de velocidades estabelecidos são incompatíveis para o local, é também inegável os resultados da fiscalização de velocidade na redução de acidentes de trânsito por moderação de comportamento de motoristas.

Eventuais questionamentos por exageros e abusos administrativos poderiam ser realizados por meio de um sistema público de reclamações e sugestões, que seriam um instrumento eficaz para a verificação da legalidade e da conveniência quanto aos locais de

---

<sup>2</sup><https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/04/mortes-caem-217-em-trechos-de-estradas-federais-apos-radares.shtml>. Acesso em 27 ago 2019.

<sup>3</sup> <https://g1.globo.com/carros/noticia/2019/08/15/bolsonaro-determina-suspensao-de-uso-de-radares-moveis-em-rodovias-federais.ghtml>. Acesso em 27 ago 2019.



operação de equipamentos medidores de velocidade, na própria esfera administrativa, além de análise por órgãos de controle externo de atuação administrativa, como o Ministério Público, por meio de inquérito civil e ação civil pública, ou até mesmo por tribunais de contas, temas que podem ser objeto de outros estudos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O direito à vida é uma garantia constitucional, um direito intrínseco a cada pessoa, incumbindo ao poder público a garantia desse direito e do direito ao trânsito seguro, que caminha para reforçar essa proteção na diminuição de mortos e feridos no trânsito.

As ações da ONU visam reduzir o número de acidentes de trânsito, e consequentemente de mortos e feridos, na linha de efetivação do direito à vida, com apoio e empenho dos países na formulação e implantação de políticas públicas para alcançar as metas de redução de acidentes, com envolvimento de governo, sociedade e outras instituições, pois só com a união de esforços as metas serão alcançadas.

Ao Estado incumbe a criação e alteração das normas no sentido de assegurar proteção às pessoas, a adoção de políticas públicas que aumentem a segurança no trânsito e diminuam o número de acidentes, em busca do da defesa do trânsito seguro e no cumprimento das metas acordadas com a ONU.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Flávia Reis de; ANTUNES, José Leopoldo Ferreira. Tendência do número de vítimas em acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras antes e depois da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. **Revista Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 35, n. 8, p. 1-11, 2019. Disponível em: [http://cadernos.ensp.fiocruz.br/csp/public\\_site/arquivo/1678-4464-csp-35-08-e00250218.pdf](http://cadernos.ensp.fiocruz.br/csp/public_site/arquivo/1678-4464-csp-35-08-e00250218.pdf). Acesso em 31 ago 2019.

ARTNER, Raphael Ruggeri. A segurança e organização do sistema de trânsito brasileiro com base na legislação vigente. **Jus Navigandi**, 2019. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/73037/a-seguranca-e-organizacao-do-sistema-de-transito-brasileiro-com-base-na-legislacao-vigente>. Acesso em 28 ago 2019.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF, 1997.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Senado. Brasília, DF, 1988.

BRASIL. **Declaração de Brasília**. Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados. Brasília, 2015. Disponível em: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Final\\_Brasilia\\_declaration\\_PT.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_PT.pdf?ua=1). Acesso em 28 ago 2019.

BRASIL. **PL 3267/2019**. Câmara dos Deputados: Brasília, 2019. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=5DB625560224C1A6DF21415752AD1A51.proposicoesWebExterno1?codteor=1760995&filename=PL+3267/2019](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=5DB625560224C1A6DF21415752AD1A51.proposicoesWebExterno1?codteor=1760995&filename=PL+3267/2019). Acesso em 29 ago 2019.

BRASIL. **Plano Nacional de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020**. SVS – Secretaria de Vigilância em Saúde: Brasília, 2010. Disponível em: [https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/BH\\_Encontro%20TCC\\_PLANO%20DA%20D%C3%89CADA%20DE%20SEGURAN%C3%87A%20VI%C3%81RIA\\_30%2009%202011.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/BH_Encontro%20TCC_PLANO%20DA%20D%C3%89CADA%20DE%20SEGURAN%C3%87A%20VI%C3%81RIA_30%2009%202011.pdf). Acesso em 23 ago 2019.

BRASIL. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS**. Ministério das Cidades: Brasília, 2018. Disponível em: <http://legado.brasil.gov.br/noticias/cidadania-e-inclusao/2018/09/governo-lanca-plano-com-metas-para-reduzir-mortes-no-transito-pela-metade/livro-pnatran.pdf>. Acesso em: 23 ago 2019.

BUCCI, Maria Paula Dallari. O Conceito de Política Pública em Direito. In: BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). **Políticas Públicas: Reflexões sobre o conteúdo jurídico**. São Paulo: Saraiva, 2007.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde**. IPEA, 2016. Disponível em: [http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td\\_a2212.pdf](http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_a2212.pdf). Acesso em 08 fev 2019.

CUELLAR, Karla Ingrid Pinto. Direitos Humanos e Cidadania no Trânsito Brasileiro. **Revista de Administração de Roraima (RARR)**, Boa Vista, v. 4, n. 1, p. 103-118, jan.-jun. 2014. Disponível em: <https://revista.ufrr.br/adminrr/article/view/2127/1350>. Acesso em 29 ago 2019.

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**, Santa Maria, v. 11, n. 1, p. 132-156, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/20018/pdf>. Acesso em 26 ago 2019.

GAZIR, Augusto. Trombada histórica: Olavo Bilac era motorista no primeiro acidente do RJ. **Folha de S. Paulo especial**. Ed. 22 jan 1998. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/especial/fj220116.htm>. Acesso em 26 ago 2019.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão**. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011.

LAZARI, Rafael de. **Manual de direito constitucional**. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na tábua; ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco Digital, 2012.

MEGACURIOSO. O primeiro acidente fatal de automóvel na história ocorreu a 6 kmh. Acessível em: <https://www.megacurioso.com.br/carros/40174-o-primeiro-acidente-fatal-de-automovel-na-historia-ocorreu-a-6-km-h.htm>. Acesso em 26 ago 2019.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), 2011a**. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>. Acesso em 18 ago 2019.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020**, 2011b. Disponível em: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1). Acesso em 30 ago 2019.

ONU – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Promovendo a defesa da Segurança Viária e das Vítimas de Lesões Causadas pelo Trânsito: Um guia para organizações não governamentais**. ONU, 2013. Disponível em: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44854/9789248503320\\_por.pdf;jsessionid=F30C0A824C95F72C3952B4B4746CA244?sequence=8](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44854/9789248503320_por.pdf;jsessionid=F30C0A824C95F72C3952B4B4746CA244?sequence=8). Acesso em 30 ago 2019.

ORGANIZAÇÃO PAN AMERICANA DE SAÚDE. **Gestão da velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área**. Brasília, DF: OPAS, 2012.

ORGANIZAÇÃO PAN AMERICANA DE SAÚDE (OPAS BRASIL). Metas da segurança no trânsito e objetivos do desenvolvimento sustentável. 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 27 ago 2019

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Balanco PRF 2017**. Brasília, DF: PRF, 2018. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/sala-de-imprensa/releases-1/balanco-prf-2017/view>> Acesso em 15 ago 2019.

RAMOS, André de Carvalho **Curso de direitos humanos**. 4. ed., São Paulo: Saraiva, 2017.

SANTIN, Valter Foletto. Característica de direito ou interesse difuso da segurança pública. **Argumenta Journal Law**, Jacarezinho - PR, n. 5, p. 208-216, fev. 2013a. ISSN 2317- 3882. Disponível em: <http://seer.uenp.edu.br/index.php/argumenta/article/view/48/49>. Acesso em: 31 ago. 2019

SANTIN, Valter Foletto Santin. **Controle judicial de segurança pública**. 2.ed., Verbatim: São Paulo, 2013b.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. 12. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2015.

SILVA, José Antonio da. Políticas públicas e segurança viária: os impactos econômicos e sociais dos acidentes de trânsito no Brasil. Edson Ricardo Saleme, Elcio Nacur Rezende e Alexandre Avelino Giffoni Junior (coords.), **Direito e sustentabilidade II**, Florianópolis: CONPEDI, 2019, p. 26-42. Disponível em: <http://conpedi.danilolr.info/publicacoes/no85g2cd/rw0mwt95/RTY191VhX26NZt5P.pdf>. Acesso em 18 ago 2019.

SILVA JUNIOR, Azor Lopes da. **Lei nº 13.614 cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito**. Instituto Brasileiro de Segurança Pública: 2018. Disponível em: [http://ibsp.org.br/transito-e-mobilidade/lei-no-13-614-cria-o-plano-nacional-de-reducao-de-mortes-e-lesoes-no-transito/#\\_edn1](http://ibsp.org.br/transito-e-mobilidade/lei-no-13-614-cria-o-plano-nacional-de-reducao-de-mortes-e-lesoes-no-transito/#_edn1). Acesso em 18 ago 2019.

TRUPPEL FILHO, José Onildo; LUZ FILHO, Sílvio Serafim da. O uso de mídias nos automóveis: uma análise crítica da legislação. **Revista Unisul de Fato e de Direito**. Ano VII, n. 13, Jul/Dez 2016, p. 285–298.