XXVIII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI GOIÂNIA – GO

DIREITO E SUSTENTABILIDADE II

EDSON RICARDO SALEME

ELCIO NACUR REZENDE

ALEXANDRE AVELINO GIFFONI JUNIOR

Copyright © 2019 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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 Naspolini - 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. Edinilson 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 - IMED – 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 – Goías
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
Direito e sustentabilidade II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UFG / PPGDP
Coordenadores: Edson Ricardo Saleme
Elcio Nacur Rezende
Alexandre Avelino Giffoni Junior – Florianópolis: CONPEDI, 2019.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-786-1
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Constitucionalismo Crítico, Políticas Públicas e Desenvolvimento Inclusivo

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

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa
Univeridade Ferderal de Goiás e Programa
ePós-Graduação em Direito Florianópolis

Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

de Pós Graduação em Direito e Políticas Públicas
Goiânia - Goiás
https://www.ufg.br/

XXVIII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI GOIÂNIA – GO

DIREITO E SUSTENTABILIDADE II

Apresentação

É com satisfação que elaboramos a presente publicação dos artigos anunciados no XXVIII Encontro Nacional do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito - CONPEDI, organizado em parceria com a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPQ, Escola Superior da Advocacia - OAB-GO, Centro de Formação Jurídica da PGE-GO e Universidade de Rio Verde - UniRV, sediado na cidade de Goiânia – GO, entre os dias 19 a 21 de junho de 2018, sob a temática " Constitucionalismo crítico, políticas públicas e desenvolvimento inclusivo".

O Grupo de Trabalho 14, DIREITO E SUSTENTABILIDADE II, foi coordenado pelos Professores: Dr. Alexandre Avelino Giffoni Junior – UniRV; Dr. Elcio Nacur Rezende – ESDHC e Dr. Edson Ricardo Saleme – UNISANTOS.

O rol dos temas apresentados trata do aprofundamento de investigações científicas empreendidas por estudantes e professores de programas de pós-graduação stricto sensu em Direito de diversas regiões do país, todos agrupados sob a perspectiva da necessidade de sustentabilidade e também do que se verifica em termos de impactos ambientais. A legislação ambiental nacional contempla um tratamento específico do meio ambiente no sentido de se materializar a sustentabilidade e a preservação para as presentes e futuras gerações.

Nessa perspectiva, os trabalhos apresentados no Grupo Direito e Sustentabilidade puderam ser reunidos em 3 subgrupos: (i) o primeiro contemplando temas gerais de Direito Ambiental e Sustentabilidade; (ii) outro cuja temática estava afunilada ao direito da empresa, licenciamento ambiental, políticas públicas voltadas à proteção do ambiente; (iii) e, finalmente, um terceiro que se dedica aos grupos sociais afetados por crises ambientais e aqueles relacionados à crise hídrica.

Nos temas gerais do Direito Ambiental, podem-se notar trabalhos atuais que enfrentam decretos extintivos de órgãos colegiados de proteção ambiental, resíduos sólidos, trabalho escravo, políticas públicas ambientais e a questão dos danos ambientais de Brumadinho/MG e Mariana/MG.

É possível verificar a preocupação com a energia limpa com temas que abordam o petróleo, a energia solar, eólica e fotovoltaica. Também se estabelece comentários acerca da Lei de Educação Ambiental e da proteção do meio ambiente urbano.

Observou-se o alto nível dos trabalhos e o empenho dos pesquisadores na elaboração deles com a citação de autores notáveis e que também contemplam temas atuais e relevantes para a atualidade marcante desta década, sobre os quais passamos a fazer um pequeno relato, a seguir.

Regina Vera Villas Boas foi a primeira apresentadora, sendo que o coautor do artigo científico, Marcio Gonçalves Sueth, não compareceu. Ela falou sobre "Os desenvolvimentos econômico, social e ambiental corroborando a sustentabilidade e garantindo a concretização da existência das futuras gerações". Afirma que a democracia socioambiental sustentável pertence ao Estado democrático de direito que exige um ser humano participativo. O eixo da sustentabilidade é econômico e perpassa o âmbito coletivo e as legislações. Há que se trabalhar a consciência de um consumo sustentável para se resolver, inclusive, o problema da enorme produção do lixo no planeta. Ela mencionou, também, o Programa das Nações Unidas para a sustentabilidade.

Francine Cansi – apresentadora do trabalho e Paulo Márcio da Cruz (ausente) foram os autores do artigo "Dimensão temporal das questões ambientais e sustentabilidade no brasil: uma possibilidade de desenvolvimento sustentável a partir do direito transnacional". Francine Cansi explicou que o Direito transnacional e o conceito de dimensão temporal no Direito estão presentes no desenvolvimento do conceito de sustentabilidade. Na pós-modernidade surge um novo paradigma do Direito, em que a sustentabilidade ambiental é vista como a unidade inseparável que compõe o triângulo do social, do econômico e do ambiental. Na perspectiva da transdisciplinaridade e a teoria do bem comum, o tema vem sendo abordado por importantes pensadores como Bauman, F. Kapra, Veiga e outros. Nos últimos quarenta anos, a questão ambiental vem sendo tratada como um grande acordo internacional para um futuro comum a todos. Lembrou as conferências de desenvolvimento sustentável, os riscos ambientais de longo prazo, a gestão ambiental e a necessidade de se desenvolver uma consciência ecológica individual e comunitária.

Edson Ricardo Saleme e Renata Soares Bonavides apresentaram o artigo "Extinção dos órgãos colegiados e a criação do núcleo de conciliação ambiental: ameaça ao ambiente? " Essa discussão é atual pois reflete criticamente sobre os recentes decretos da presidência da república além da exigência de que os órgãos colegiados devem apresentar-se e relatar as suas atividades para garantir a sua permanência.

Humberto Gomes Macedo – apresentador e Fernanda Araujo Rabelo (coautora-faltou) escreveram o artigo científico: “E o vento levou... a utilização das energias solar e eólica como instrumentos fomentadores da sustentabilidade – exemplos no Brasil e em Portugal”. Macedo lembrou que, no Brasil, possuímos graves incoerências econômicas, com o fomento ao transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário, muito mais econômico e eficaz. Ele mostrou que a energia eólica como política pública não foi desenvolvida e citou o exemplo de Diamantina. Ele explicou os pontos positivos e negativos dessa energia considerada limpa, mencionando outras formas de produção de energia elétrica, como a solar.

Rejaine Silva Guimaraes e Dimas Pereira Duarte Junior foram os autores do artigo científico “A proteção do meio ambiente urbano e seus desafios na pós-modernidade”. Eles mostraram que o conceito de meio ambiente deve ser visto como sistêmico, observando-se que em relação aos espaços urbano e rural, um integra o outro, portanto não devem ser vistos como uma dicotomia. Que a gestão ambiental deve considerar a unidade inseparável dos aspectos econômicos, sociais e ambientais e analisar o espaço urbano com a concepção de meio ambiente urbano. Eles mostraram que, na era pós-industrial e o êxodo da população do campo para a cidade surgiram graves problemas, inclusive para as questões de sobrevivência. O organismo social, o núcleo urbano é o município para o Direito e a Sociologia urbana. O desenvolvimento passa a ser, então, insustentável, com graves problemas de mobilidade, água, lixo, habitação e outros. O desafio é a proteção ambiental e a construção do estatuto da cidade como instrumento jurídico.

Lorene Raquel de Souza foi a apresentadora e Márcia Dieguez Leuzinger é coautora (ausente na apresentação) do artigo científico “A subutilização da educação ambiental no combate à crise hídrica”. Ela enfatizou que as campanhas de comunicação social sobre o meio ambiente devem ser verdadeiramente educativas, ocasionando uma mudança de comportamento nas pessoas. Explicou que há uma subutilização da educação ambiental no combate à crise hídrica. A questão é ambiental e humana. Citou como fatores da crise hídrica o desmatamento, as mudanças climáticas, o aterro de nascentes e outros. Para resolvê-la deve acontecer uma educação ambiental nas escolas e na comunidade, como política pública.

Marcos Galli Costacurta discorreu sobre o seu artigo “O princípio pro persona e a defesa dos grupos em situação de vulnerabilidade”. Falou sobre os refugiados como refugo humano e a necessidade de um acordo regional com acesso à participação pública. A ONU deve dar o respaldo jurídico e o CEPAL a proteção necessária.

Vladimir Brega Filho foi o apresentador do artigo científico e Ana Flávia de Andrade Nogueira Castilho foi coautora (ausente na apresentação), que versou sobre “A extra

fiscalidade e as relações solidárias entre os entes públicos com propósitos de implementações de políticas públicas ambientais". Ele explicou que os poderes públicos devem oferecer benefícios fiscais para estimular uma gestão ambiental eficaz. Citou como exemplo a implantação do IPTU mais barato para quem plantar árvores no meio urbano; outros incentivos para a utilização adequada de materiais; produção de energia elétrica limpa, como as células fotovoltaicas. Os entes federados devem participar dos incentivos como o IPTU verde e o apoio a formação e preservação de reservas florestais e áreas de preservação permanente. Isso poderia produzir a voluntariedade das pessoas para o desenvolvimento sustentável.

Jéssica Luzia Nunes e Júnia Gonçalves Oliveira falaram sobre o seu artigo: "Caso brumadinho: crime ambiental de competência do tribunal pena internacional a partir do transconstitucionalismo". Elas mostraram que os crimes ambientais deveriam ser tratados como crimes contra a humanidade. Que deveria haver um tribunal internacional: Direito internacional ambiental e a elaboração de normas jurídicas internas e externas, como defensores mesmo dos Direitos Humanos.

Lídia de Paola Ritter foi a apresentadora do artigo científico e Lucas Dalmora Bonissoni seu coautor (ausente na apresentação). O título do artigo é: "Globalização como meio influenciador do consumo exacerbado de materiais eletrônicos e os impactos ambientais". Ela explicou as questões do consumismo atual como forma de fomentar o desenvolvimento tecnológico e vice-versa. O consumo de eletrônicos, como por exemplo os aparelhos celulares, tem criado um grave problema ambiental, devido à destinação incorreta dos produtos consumidos.

Viviane Simas da Silva e Marcelo Alves Da Silva apresentaram o seu artigo científico: "Políticas públicas para a preservação da água no Estado do Amazonas". Eles abordaram uma certa psicologia ecológica e a gestão de recursos naturais ineficaz, como por exemplo os aterros sanitários que produzem enorme prejuízo ambiental. Explicaram que doze por cento da água doce do planeta encontra-se na Amazônia, mas o que se observa ali é uma verdadeira degradação ambiental. Há uma incoerência nas políticas públicas para a defesa da água. Por exemplo, a conta da água não se refere ao bem em si, mas ao serviço das empresas de água. Falaram que a educação ambiental, apesar de constitucional, não é efetiva nos municípios. Assim também a fiscalização ambiental, que não é eficaz. Analisaram, também, a Política Nacional de Recursos Hídricos (2007) para a Amazônia.

Gabriela Ariane Ribeiro Mendes apresentou o artigo e Breno Soares Leal Junior foi seu coautor (ausente na apresentação): "O licenciamento ambiental e a exploração do petróleo".

Gabriela falou sobre a necessidade de se realizar um enfrentamento ambiental. As jazidas de petróleo, no Brasil, estão 90% no off shore. Mostro o caso da exploração negada na Bacia do Espírito Santo devido à proximidade do santuário natural de Abrolhos. Mostrou que o licenciamento para exploração do petróleo é realizado pelo IBAMA, que verifica a viabilidade ambiental. Explicou, ainda, as regras e a legislação, bem como a função da ANP. Um aspecto a ser tratado é a segurança jurídica das empresas.

Eldio Thiago Teixeira Neves apresentou o artigo e Lise Tupiassu foi coautora, porém ausente na apresentação. Eles escreveram sobre as "Normas tributárias indutoras e a renúncia fiscal: o caso das industriais de açaí na cidade de Castanhal e o reflexo potencial do desenvolvimento local." Neves mostrou a importância econômica e social da indústria do açaí no Pará, uma monocultura familiar. No entanto, o governo oferece uma renúncia fiscal, ocasionando um prejuízo ao seu orçamento, e desenvolve apenas uma política protecionista. Essa influência do Estado promove apenas um desenvolvimento econômico, em detrimento do social e do ambiental.

Claudiane Rosa Gouvea foi a apresentadora e José Fernando Vidal de Souza coautor (ausente na apresentação) do artigo intitulado: "A função social da empresa frente aos princípios da sustentabilidade e da cooperação ambiental". A autora faz uma crítica aos conceitos de sustentabilidade em um desenvolvimento poroso e planetário. Ela defendeu que se deve discutir o papel da função social das empresas e o seu novo papel, além de produzir um norte para o princípio da sustentabilidade e da educação ambiental. A empresas não devem visar apenas o lucro, mas também estar atentas para a alteração da percepção da realidade, do mundo, em relação à sustentabilidade. Claudiane explicou as relações entre Estado, empresa, fornecedores e comunidade e que deveria haver uma divisão de responsabilidades entre eles. Ela afirmou que o agir consciente provoca o bem-estar do cidadão e dos seres vivos no campo ambiental. Além do compartilhamento de responsabilidades entre o Estado e a sociedade civil, deve-se ampliar o conhecimento no campo das relações entre políticas públicas e sociedade civil.

Erica de Kássia Costa da Silva e Vanessa Rocha Ferreira discorreram sobre o "Trabalho escravo contemporâneo e o desmatamento na floresta amazônica: crise de garantias no estado democrático de direito". A questão foi abordada tanto no espaço rural, quanto no urbano, sendo que a escravidão acontece especialmente através da servidão por dívida. Há uma "lista suja" de empreendedores no agronegócio, cujas atividades são especialmente o extrativismo na colheita do açaí e o desmatamento para criação de gado.

Christiane de Holanda Camilo falou sobre a “Teoria do risco e a persistência do risco dos resíduos sólidos urbanos em Caldas Novas/GO”. A autora mostra que o aterro sanitário se tornou parte da paisagem do município na forma de um morro, cujos resíduos escorrem para o rio principal. Outro problema, além da poluição e degradação ambiental, é a situação social dos moradores do entorno do “lixão” que, ao serem retirados do local, perderam a sua principal atividade de renda: eram catadores do lixo.

Marcos Leite Garcia apresentou o artigo “Sustentabilidade e crise ambiental: a necessidade de uma função ecológica do estado na pós-modernidade”. Sérgio Ricardo Fernandes de Aquino não compareceu à apresentação, que versou sobre a sustentabilidade como discurso moral nos dias atuais, que deve ser uma função ecológica do Estado na Pós-Modernidade. Em verdade, além dos mares, das florestas, das montanhas, etc, o corpo humano deve ser considerado como meio ambiente. Garcia afirma que o desenvolvimento sustentável na realidade neoliberal é uma falácia. O governo brasileiro deixa as políticas ambientais para as grandes empresas, ao invés de cumprir o seu papel de protetor do meio ambiente. Deveria ser um Estado ecologicamente correto. O autor acredita que isso apenas será possível com a atuação transnacional ou demandas transnacionais em épocas pós-modernas.

José Antonio da Silva abordou sobre as “Políticas públicas e segurança viária: os impactos econômicos e sociais dos acidentes de trânsito no Brasil”. Ele apresentou uma estatística das mortes por acidente no país e o enorme número de sequelados, o que gera um prejuízo social e econômico muito grande. A maioria dos acidentes acontece com caminhoneiros. Comentou sobre os impactos das recentes medidas do governo brasileiro para o setor, que revelam um total desconhecimento sobre o trânsito. Coloca o Direito à segurança no trânsito como um direito fundamental.

André Francisco Cantanhede de Menezes explanou sobre o artigo “Desenvolvimento sustentável frente à responsabilidade social das organizações empresariais”. Explicou o desafio para se resolver o conflito entre a livre iniciativa e as questões socioambientais. A solução para esse conflito deve avançar para que o discurso sobre a sustentabilidade não se torne apenas uma visão romântica. Ela deve ser vista como uma agregação de valor à atividade econômica. Na realidade a função social é do sujeito empresário e não da empresa, como se tem apregoado.

Elcio Nacur Rezende apresentou o seu artigo científico que tem como coautor Ricardo Ferreira Barouch (ausente na apresentação). O título do artigo é “Propriedade e saneamento básico – a responsabilidade civil por dano ambiental do proprietário em razão da omissão estatal”. Rezende explicou essa questão sob a Teoria do Risco Integral (STJ). Ele afirma que

não é possível ao réu eximir-se da responsabilidade civil pelos danos causados. A pergunta que faz é: Existe responsabilidade civil, por exemplo, do proprietário pela ausência do saneamento básico, como nas pequenas propriedades rurais que poluem o córrego? Rezende mostra que há diferenças de risco entre o dono de um pequeno sítio e um empresário. Na realidade, a obrigação do Estado, fazer o saneamento básico. Portanto, o autor sugere repensar a Teoria do Risco Integral.

Edson Ricardo Saleme (Universidade Católica de Santos)

Elcio Nacur Rezende (Escola Superior Dom Helder Câmara)

Alexandre Avelino Giffoni Junior (Universidade de Rio Verde)

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.

POLÍTICAS PÚBLICAS E SEGURANÇA VIÁRIA: OS IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

PUBLIC POLICIES AND ROAD SAFETY: THE ECONOMIC AND SOCIAL IMPACTS OF TRANSIT ACCIDENTS IN BRAZIL

José Antonio Da Silva [1]

Resumo

O grande número de acidentes de trânsito no Brasil provoca inúmeras consequências, tanto na esfera pública quanto na vida privada das pessoas, o que custa muito caro aos cofres públicos, e ainda sobrecarrega o sistema de saúde prejudicando os demais atendimentos médicos em todo o país e o sistema previdenciário. Outra consequência dos acidentes ocorre na vida emocional das pessoas, com a dor pela perda do ente querido, ou pela assistência que deve ser prestada durante longos períodos de internação hospitalar. Busca-se quantificar o custo financeiro desses acidentes e apontar alternativas para a sua redução.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito, Segurança viária, Custos econômicos e sociais, Saúde pública, Previdência

Abstract/Resumen/Résumé

The large number of traffic accidents in Brazil causes countless consequences, both in the public sphere and in the private life of people, which is very expensive for public coffers, and also overloads the health system, damaging other medical care throughout the country and the social security system. Another consequence of accidents occurs in the emotional life of people, the pain of loss of the loved one, or the assistance that must be provided during long periods of hospitalization. It is sought to quantify the financial cost of these accidents and to point out alternatives for their reduction.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Traffic-accidents, Road safety, Economic and social costs, Public health, Social securit

[1] Policial Rodoviário Federal. Bacharel em Direito UENP/PR. Licenciado em Ciências Sociais e História pela UNIMES/SP. Pós-graduado em Direito Penal e Processual Penal pela EPD/SP. Mestrando em Ciência Jurídica pela UENP/PR.

INTRODUÇÃO

Os índices de violência no Brasil são muito altos. São mais de 50 mil homicídios por ano, somados a diversos tipos de crimes, como furtos, roubos, estupros, sequestros, lesões corporais e muitos outros, além dos crimes que ficam apenas na tentativa; o que evidencia um desrespeito, e até mesmo um desprezo pelo direito à vida e aos mais básicos direitos fundamentais. Além da violência criminal em si, pode-se observar outro tipo de violência: os acidentes de trânsito, que provocam, em média, 47 mil mortes e deixam 400 mil pessoas com sequelas físicas por ano[1].

Apesar da grandeza dos números de mortos e sequelados e de suas inegáveis repercussões na vida das pessoas e na sociedade, não há muito envolvimento dos grandes veículos de comunicações com esse tema, o que torna essa verdadeira guerra em uma tragédia invisível, fazendo parecer que a situação não é tão grave como realmente é. A principal faceta dessa verdadeira guerra silenciosa é o sofrimento das famílias das pessoas mortas ou lesionadas nos acidentes.

No entanto, os acidentes provocam outras consequências, como os prejuízos de ordem social e material, que envolvem desde os danos nos veículos e nas estruturas viárias, movimentações de grande contingente de profissionais para atendimento das ocorrências e socorro das vítimas, ocupação de leitos e de aparelhos em hospitais e afastamento das atividades laborais durante o processo de recuperação dos lesionados, assim como, a sobrecarga do sistema previdenciário público, que vem sendo alvo de tentativas de reformas devido à grande demanda por pagamentos de benefícios.

Nesse momento em que se busca a redução do número de acidentes e de mortos, infelizmente, observa-se um movimento de alguns políticos, capitaneados pelo Presidente da República, no sentido de adotar algumas medidas que irão levar o país no caminho contrário, tais como a retirada de milhares de aparelhos de controle de velocidade (radares) das rodovias e a elevação do número de pontos para a suspensão da CNH, Carteira Nacional de Habilitação.

A presente pesquisa visa a análise das consequências dos acidentes de trânsito para a sociedade como um todo, procurando apontar alternativas que possam minorar o problema. O objetivo principal é tentar quantificar, por meio de análise de dados sistematizados por órgãos públicos e privados, o volume de recursos que é utilizado pelo poder público para atender os

[1] https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2017/05/1888812-transito-no-brasil-mata-47-mil-por-ano-e-deixa-400-mil-com-alguma-sequela.shtml

acidentes de trânsito e as suas consequências, assim como os prejuízos materiais dos particulares; além dos danos psicológicos e emocionais das famílias com a morte ou as sequelas permanentes de seus entes queridos.

1 - ASPECTOS JURÍDICOS DO DIREITO À SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Qual é o custo (público e privado) dos acidentes de trânsito no Brasil? Quanto poderia ser economizado com investimento em prevenção de acidentes? Como quantificar os impactos sociais e o sofrimento das famílias que perdem seus entes em acidentes de trânsito?

Há que se salientar que esse tipo de quantificação é demasiadamente difícil, quiçá impossível; tanto em seu aspecto material quanto no aspecto psicológico e emocional. Isso porque não existe uma padronização quanto aos métodos e procedimentos para a coleta e processamento de dados referentes a acidentes de trânsito, assim como ocorre no campo da Segurança Pública em geral, no Brasil, o que dificulta a obtenção de dados atualizados e confiáveis para estudo e para desenvolvimento e aplicação de políticas públicas de prevenção e de redução da violência no Trânsito. Dessa forma, há que se realizar uma comparação entre as diversas fontes de dados para que seja possível chegar a uma média confiável.

Essa análise deve partir de alguns pressupostos jurídicos e do desenvolvimento histórico dos direitos humanos, como forma de fundamentar a premissa de que o direito ao trânsito seguro é um direito fundamental, e como tal, deve ser tratado com mais seriedade pelas autoridades, pela imprensa e pela sociedade brasileira.

Nesse sentido, observa-se que a falta de normas regulamentadoras sobre a coleta de dados na área de segurança pública prejudica de forma direta a implantação de políticas públicas nessa área, comprometendo também a coleta e sistematização dos dados referentes ao número de acidentes de trânsito, de mortos e feridos, assim como, das despesas decorrentes do atendimentos e das consequências desses acidentes.

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. 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.

Além disso, 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".

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 diapasão, 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.

Na mesma linha de Rafael de Lazari, o pensamento de Bernardo Gonçalves Fernandes (2017, p. 321):

> Os "direitos fundamentais" e os "direitos humanos" se separariam apenas pelo plano de sua positivação, sendo, portanto, normas jurídicas exigíveis, os primeiros no plano interno do Estado, e os segundos no plano do Direito Internacional, e, por isso, positivados nos instrumentos de normatividade internacionais (como os Tratados e Convenções Internacionais, por exemplo).

Alguns direitos assegurados na Constituição não se aplicam de forma direta à pessoa, mas funcionam como espécies de "garantias do exercício de outros direitos", como se pode observar com o direito ao acesso à justiça e o direito ao devido processo legal. O artigo 5º, inciso LIV determina que "ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal". Observa-se que o devido processo legal é um direito, no entanto, é um direito que funciona como instrumento de garantia de outros direitos, no caso, do direito à liberdade e do direito à propriedade.

Da mesma forma deve-se reconhecer que 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.

No tocante à divisão dos direitos em categorias distintas, embora seja certo que os diversos direitos se entrelaçam com uma relação de interdependência, pode-se dividir os direitos didaticamente, de forma que o direito ao trânsito seguro se configuraria como uma vertente do direito à segurança. Há que se observar que dentre as diversas atribuições e

obrigações do Estado, a garantia de segurança aos administrados se sobressai de forma inequívoca, uma vez que, diferentemente de outros direitos e garantias, a segurança só pode ser oferecida pelo Estado.

Cumpre salientar que, de acordo com a doutrina contratualista, o surgimento do Estado se deu devido à necessidade de pacificar a sociedade e de garantir segurança à população. Mesmo para quem não concorda com a doutrina contratualista, há que se reconhecer a importância da garantia de segurança à população como função primordial do Estado. A teoria contratualista compreende que as pessoas viviam em sociedade sem segurança, imperando apenas a lei do mais forte, sendo assim, foi necessário transferir o poder para um ente central, o qual cuidaria, inicialmente, da segurança de todos. Nas palavras de Thomas Hobbes (1983, p. 61):

> O que equivale a dizer: designar um homem ou uma assembléia de homens como representante de suas pessoas, considerando-se e reconhecendo-se cada um como autor de todos os atos que aquele que representa sua pessoa praticar ou levar a praticar, em tudo o que disser respeito à paz e segurança comuns; todos submetendo assim suas vontades à vontade do representante, e suas decisões a sua decisão.

No mesmo sentido de Hobbes, porém com algumas nuances diferentes, se situa o pensamento de Jean Jacques Rousseau sobre a teoria contratualista de formação do Estado (1978, p. 32):

> Encontrar uma forma de associação que defenda e proteja a pessoa e os bens de cada associado com toda a força comum, e pela qual cada um, unindo-se a todos, só obedece, contudo, a si mesmo, permanecendo assim tão livre quanto antes. Esse, o problema fundamental cuja solução o contrato social oferece.

A necessidade de segurança para que a vida em sociedade flua pacificamente leva o Estado a interferir na vida das pessoas, como forma de garantir o direito à segurança. Embora seja um direito que se aplica ao indivíduo, protegendo a sua vida, a incolumidade física e o patrimônio, mostrando-se assim, como um direito individual à segurança, tal direito está inserido no artigo 6º da Constituição, o qual trata dos direitos sociais, uma vez que, embora se aplique ao indivíduo, a segurança é um direito que deve ser garantido a toda coletividade, de forma comum.

Nesse sentido, defendendo que a segurança é dever do Estado, Rafael de Lazari (2017, p. 416) afirma que:

> O direito à segurança, encontra-se previsto tanto como direito individual (art. 5º, caput) quanto como direito social (art. 6º). Na qualidade de direito social, associa-se à segurança pública, que deve ser promovida pelo Estado e buscada por toda a sociedade. Na qualidade de direito individual, liga-se à segurança do indivíduo, desde a sua própria segurança jurídica, até sua integridade física e mental.

A prioridade da segurança como atividade do Estado se justifica pela extrema importância dos direitos que são assegurados pelo sistema de segurança pública, principalmente o direito à vida e à integridade física. Nesse sentido, o Estado deve atuar não apenas nas questões relativas à segurança pública no tocante à criminalidade, mas também na segurança do sistema viário de transportes, pois observa-se que o número de mortos é quase igual ao dos homicídios, sendo que no trânsito o número de feridos graves é maior que as vítimas da criminalidade em si.

2 – O TRÂNSITO QUE MATA

De acordo com Luiz Flávio Gomes e Natália Macedo Sanzovo (2012, online):

> De 2000 a 2010 o número absoluto de mortes cresceu 41,4% (um dos maiores do planeta). O aumento do número de mortes por 100 mil habitantes, no mesmo período, foi de 25,7%. Nossa frota cresceu fortemente (119,7%); isso significou redução no número de mortes comparado ao número de veículos. Mas em termos absolutos o incremento foi brutal (41,4%)". (...) "Comparando-se o Brasil de 2010 com a Europa de 2009 temos o seguinte: a Europa possui 4 vezes mais veículos que o Brasil, mas mesmo assim o Brasil mata 19% mais pessoas em número absoluto; a taxa de mortes por 100 mil veículos brasileira (2010) é 4,9 vezes maior que a europeia (2009); a taxa de mortes por 100 mil habitantes brasileira (2010) é 3,1 vezes maior que a europeia (2009).

No entanto, esse não é um problema exclusivamente doméstico. O número de pessoas vitimadas por acidentes de trânsito é preocupante em diversos países, tanto quanto o é no Brasil. Devido a esses números alarmantes, a ONU lançou, em 2011, a "Década de Ações para a Segurança no Trânsito", que prevê um conjunto de ações voltadas para a redução do número de mortos e feridos em acidentes de trânsito.

De acordo com o movimento Maio Amarelo: Atenção pela vida. (2017, online):

> Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa de mortalidade) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a "Década de Ação para a Segurança no Trânsito" é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, cinco milhões de vidas até 2020.

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, 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, online), 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).

Embora seja inegável que cabe ao Estado proporcionar as condições para a segurança no trânsito e atuar para evitar – ou reduzir – o número de acidentes, há que se levar em conta também que, a princípio, o responsável pela segurança no trânsito é o próprio condutor, pois é ele que deve agir com a prudência necessária para evitar se envolver em acidentes. No entanto, essa prudência tem se tornado um elemento raro, e assim, o Estado deve agir firmemente no sentido de coibir as infrações de trânsito, assim como, deve cumprir o seu papel enquanto responsável pela engenharia das vias e demais aspectos da circulação de veículos e pessoas.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB – Lei 9.503/97, em seu artigo 28, determina que "o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito". Se apenas essa regra fosse seguida, certamente o número de acidentes seria bem menor, porém, o conjunto de problemas estruturais no sistema educacional do país e a própria cultura de desprezo com a segurança pessoal funcionam como obstáculos ao bom desempenho dos condutores de veículos. De acordo com Arnaldo Rizzardo (2008, p. 114), "o condutor é o responsável pelo seu veículo e por tudo o que possa resultar de sua conduta. Assim, deve o condutor dirigir atentamente, conscientizando-se de todas as precauções possíveis a fim de evitar acidentes e não obstruir o trânsito".

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).

Por mais que possa parecer paradoxal que uma pessoa tenha que ser penalizada (com uma multa aplicada pelos agentes de trânsito) para que passe a agir com mais cautela em relação

à sua própria segurança e à segurança de terceiros, essa é a realidade enfrentada pelas instituições de fiscalização de trânsito. Condutas proibidas pela legislação pelo seu alto risco de provocarem acidentes deveriam ser internalizadas pelos condutores de acordo com esse risco, no entanto, mesmo cientes dos riscos e das grandes possibilidades da ocorrência dos acidentes, condutas como dirigir em alta velocidade ou ultrapassar em locais proibidos são realizadas repetidamente pelos mais diversos tipos de condutores.

Por esse motivo, um dos grandes pilares na luta pela redução dos acidentes é a conscientização dos condutores, que deve ser realizada por meio da educação para o trânsito, principalmente quando ainda são crianças, quando a conscientização surte mais efeito, formando não apenas condutores mais conscientes, mas também, cidadãos mais responsáveis. Se os condutores se lembrarem que as milhares de pessoas que morreram em acidentes também agiam da mesma forma como eles agem, com a "certeza de que não vai dar errado", eles passarão a ter plena consciência do risco que correm ao executar manobras proibidas. Nesse sentido, Graça Portela lembra que (2017, online):

> O diretor presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária acredita que "aumentar a percepção do risco do condutor é um trabalho que precisa ser feito para chamar a atenção sobre o que seu ato pode produzir; lesões ou morte, por exemplo". Segundo ele, "as campanhas e maior fiscalização são os caminhos para mudar essa cultura.

No entanto, na contramão da história e da busca pela redução do número de mortos no trânsito, o Presidente da República, Jair Bolsonaro, decidiu tomar duas medidas que, juntamente, irão aumentar muito esses números. A primeira medida, que independe de tramitação legislativa e pode ser executada diretamente pela Presidência da República – e por isso já está sendo implementada – visa a retirada de diversos radares medidores de velocidades das rodovias federais. Essa medida, por si só, representará um aumento expressivo no número de mortes, uma vez que o maior número de acidentes com vítimas fatais ocorre devido ao excesso de velocidade.

A adoção dessa medida já vem alarmando alguns especialistas que conhecem a realidade da circulação viária no Brasil. De acordo com matéria do jornal O Globo "Após dez anos de queda, o número de mortes em rodovias federais no Rio pode subir, na opinião de especialistas em trânsito, caso o presidente Jair Bolsonaro retire — como prometeu — os radares que controlam velocidade" [2].

Entretanto, a retirada dos radares já se encontra em execução, conforme registro realizado por reportagem do Jornal O Globo: "Dados obtidos pelo GLOBO mostram que o

[2] https://oglobo.globo.com/rio/sem-radares-mortes-em-estradas-podem-subir-dizem-especialistas-23566714

sistema de fiscalização eletrônica encolheu de 5,5 mil pontos ativos, em julho de 2018, para cerca de 440 até março deste ano, ao longo dos 52 mil quilômetros de vias administradas pela União" [3]

Ao contrário do pensamento populista de alguns políticos, 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.

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, online):

> 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%. "A mesma matéria informa que "na quarta-feira (10/04/19) uma liminar da Justiça Federal determinou que nenhum radar fosse retirado de rodovias federais e que o governo prorrogasse por 60 dias os contratos perto de expirar. A decisão diz que não há dados técnicos que justifiquem o fim do serviço" [4].

No entanto, tal medida anunciada – e já em fase de implementação pelo governo federal – foi alvo de ação judicial, em que foi questionada a relativização da importância dos

[3] https://oglobo.globo.com/brasil/numero-de-pardais-nas-rodovias-federais-cai-de-55-mil-para-400-23569269
[4] https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/04/mortes-caem-217-em-trechos-de-estradas-federais-apos-radares.shtml

radares para a redução de acidentes. Segundo a jornalista Luísa Martins, do jornal Valor, a decisão que proibiu a retirada dos radares também impôs outras medidas a serem adotadas pelo governo federal. (MARTINS, 2019, online):

> Segundo a juíza Diana Vanderlei, da 5ª Vara Federal de Brasília: "Não se pode afirmar que a parte ré, neste momento, detém de forma profissional, técnica e isenta de subjetivismo, informações e planejamentos adequados a fim de eliminar os medidores de velocidade nas rodovias federais do país", Também proibiu que medidores de velocidade sejam retirados ou desligados das rodovias federais de todo o Brasil, exceto se estiverem danificados, sob pena de multa diária de R$ 50 mil por equipamento removido e risco de instauração de ação penal por improbidade administrativa.

Outra medida que vem sendo cogitada pelo governo federal é a alteração do Código de Trânsito Brasileiro no sentido de aumentar de 20 para 40 pontos o limite para a suspensão da CNH – Carteira Nacional de Habilitação. Essa medida irá praticamente inutilizar o melhor instrumento implantado pelo Código de Trânsito Brasileiro, em 1997, que estabelece a suspensão do direito de dirigir quando a pontuação da CNH atinge 20 pontos. Com o aumento dessa pontuação, os motoristas – principalmente aqueles que são infratores contumazes e que provocam a maioria dos acidentes – ficarão mais à vontade para dirigir em altas velocidades e cometer outras infrações de trânsito, e assim, certamente haverá aumento do número de acidentes.

As medidas populistas que estão sendo tomadas desconsideram o grande número de mortos e feridos no trânsito a cada ano, e desconsideram também o tratado internacional do qual o Brasil é signatário, e no qual se comprometeu a reduzir o número de mortes no trânsito pela metade em uma década.

Por outro lado, as atitudes do governo federal em relação à segurança no trânsito não levam em conta o fato, observado facilmente no cotidiano, de que o motorista brasileiro é muito 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.

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 exprimia 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.

Observa-se que a busca de um sistema de trânsito seguro e a redução dos acidentes exigem o envolvimento de toda a sociedade e das autoridades, assim como, a conscientização de todos os usuários de veículos e de vias públicas quanto às suas obrigações no sentido de evitar a ocorrência de acidentes.

3 - CUSTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

As especificidades que envolvem a pesquisa sobre os custos dos acidentes envolvem diversos fatores e as diferentes metodologias empregadas pelas instituições conduzem a resultados diferentes. Além disso, existem muitas instituições, em cada Estado da federação e em nível nacional, que atendem as ocorrências de acidentes, sendo que a compilação de todos esses dados se torna muito difícil. Essa variedade de instituições e de metodologias de levantamento de dados provoca as diferenças nos números dos dados que representam o custo total dos acidentes, e por isso há tantas divergências. Nesse sentido, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho (2016, p. 10):

> Vale ressaltar algumas limitações do estudo, como os problemas de cobertura do sistema em algumas regiões, implicando a subestimação das mortes por ATT. Outros problemas estão ligados à classificação errada ou à omissão de campos e registros nos procedimentos de coleta, apesar de ter havido nos últimos anos bastante esforço dos governos estaduais e federal no sentido de melhorar os mecanismos de registro.

Os números do Observatório Nacional de Segurança Viária indicam um custo total de 52 bilhões de reais em 2015. Por outro lado, levantamento realizado pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, estima que, só no ano passado, o prejuízo com a violência no trânsito foi de R$ 146,8 bilhões[5]. Qualquer que seja o resultado alcançado, verifica-se que é um custo muito alto, considerando-se que o orçamento total da saúde em 2017 foi de 110 bilhões de reais.[6]

Por outro lado, em consequência das diferenças de metodologias adotadas, o levantamento realizado pelo IPEA juntamente com a Polícia Rodoviária Federal apontou números diferentes, mas que se mostram igualmente assustadores em relação ao total que é dispendido anualmente para custear os acidentes de trânsito. De acordo com Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho (2016, p. 7):

[5] https://itsb.org.br/acidentes-no-transito-custam-r-146-bi-ao-pais-aponta-estudo
[6] http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-planalto/releases/2016/09/governo-eleva-orcamento-de-2017-para-saude-e-educacao

> O Ipea estimou em cerca de R$ 50 bilhões por ano o valor que a sociedade brasileira perde com os acidentes de trânsito, sendo que os componentes de custo referentes à perda de produção das vítimas e aos gastos com atendimento médico-hospitalar se destacam nesta cifra (Ipea e PRF, 2015). 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 for considerado ainda que boa parte do orçamento da saúde é destinado exatamente ao atendimento de pacientes vitimados por acidentes de trânsito, pode-se observar claramente que maiores investimentos em segurança no trânsito representarão economia aos cofres públicos, e não um aumento de despesas, como é imaginado hoje pelos administradores públicos. De acordo com Mariana Czerwonka (2014, 0nline):

> A violência no trânsito afeta diretamente a saúde dos brasileiros e a capacidade de atendimento dos hospitais. Um levantamento da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego mostra que, de cada 10 leitos de UTIs no país, seis são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. A maioria são motociclistas.

Além dos grandes prejuízos materiais há que se considerar também as repercussões sociais, tanto no ambiente interno das famílias, quanto na vida social e no trabalho. Se por um lado é feito um cálculo sobre os valores econômicos que seriam perdidos pelos longos anos de produtividade que uma pessoa morta em acidente poderia ter em sua vida, por outro lado, a morte dessa pessoa pode representar muito sofrimento – e até mesmo a morte social – de seus entes mais próximos.

Saliente-se que, ao contrário do senso comum, não são apenas as pessoas mortas ou feridas que são vítimas dos acidentes. A vitimização se estende a outras pessoas, afetando toda a sociedade. De acordo com Cavalcante, Morita e Haddad (2009, p. 176):

> As vítimas dos acidentes de trânsito vão muito além das diretamente envolvidas no acidente Sobreviventes primários são as vítimas submetidas ao nível máximo de exposição; sobreviventes secundários são os familiares próximos das vítimas; vítimas de terceiro grau são os profissionais que atuam na emergência e no socorro às vítimas; vítimas de quarto grau são pessoas da comunidade envolvidas com o acidente, repórteres, pessoas do poder público; vítimas de quinto grau são aquelas que sofrem o estresse pelo que veem ou pelo que tomam conhecimento através da comunicação social.

A impossibilidade de se quantificar o desgaste emocional e o sofrimento das pessoas com a perda de um ente, ou mesmo com o acompanhamento de seu tratamento hospitalar, não pode impedir que esse fator seja levado em conta na análise das consequências dos acidentes. Mesmo porque, além do desgaste emocional, há algum tipo de perda financeira, a qual não é comumente computada nos custos do acidente, as quais envolvem o deslocamento de familiares

para o local do acidente e as despesas com hospedagem e alimentação de familiares enquanto o paciente não é removido para a sua residência.

O fato é que tanto a perda do ente pela sua morte, quanto o acompanhamento do paciente em sua recuperação hospitalar provocam profundas alterações nas condições psicológicas e emocionais dos familiares e amigos. Essas alterações, por sua vez, também implicam em perda da produtividade laboral dessas pessoas, gerando mais alguns custos que também não são considerados nas pesquisas. Camila Zimmermann (2008, p. 19), discorre sobre a necessidade de acompanhamento médico desses familiares:

> Muitas dessas pessoas envolvidas direta ou indiretamente com o acidente de trânsito irão precisar de uma intervenção psicológica visando ressignificar o que a experiência traumática lhe causou acerca da vida, bem como adquirir recursos pessoais, suporte social e oportunidades para aprender a lidar com a situação.

Os resultados apontam para a necessidade urgente de implantação de políticas públicas voltadas especificamente para a redução do número de acidentes de trânsito. As análises demonstram que os investimentos nessa área podem ser amplamente compensados pela redução das despesas públicas que são destinadas atualmente para cobrir os danos dos acidentes. Há que se considerar ainda o tratamento jurídico que é atualmente dispensado aos crimes de trânsito, visando diminuir esse tipo de violência. Observa-se que muitas vidas humanas poderiam ser salvas e muitas sequelas permanentes poderiam ser evitadas com a redução dos acidentes. Há que se priorizar a educação para o trânsito desde tenra idade, e ainda, investir no aprimoramento das estruturas viárias e de fiscalização de trânsito, pois o trânsito seguro envolve o respeito ao direito à vida e aos demais direitos humanos.

Por outro lado, é possível observar que existem alguns trechos de estradas em que os índices de acidentes são muito altos, locais onde os acidentes se repetem, sempre com vítimas, sem que o poder público tome alguma providência para reduzir a periculosidade desses locais. São diversos casos em que tanto a população quanto algumas entidades civis ficam anos e anos se manifestando e solicitando aos órgãos responsáveis a adoção de medidas de engenharia ou de sinalização para que o número de acidentes diminua.

Nesses casos, é possível a responsabilização direta do poder público pelos acidentes ocorridos, uma vez que o problema foi detectado e comprovado; que as soluções foram apontadas reiteradamente e ainda assim não foram tomadas providências no sentido de solucionar o problema. Mas o desenvolvimento desse tema dentro da responsabilidade civil do Estado envolve outras nuances que se encaixam no escopo desse trabalho.

Observa-se que os governos atualmente estão muito preocupados em cortar custos de investimentos em estrutura viária, sinalização, fiscalização e educação de trânsito, o que pode ser comprovado pela baixa quantidade – e qualidade – dos investimentos nessas áreas. No entanto, tal sistema se mostra totalmente incoerente, uma vez que os investimentos nessas áreas se traduzirão em economias em diversas outras áreas de investimentos públicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar das diferenças dos números apurados na quantificação dos custos dos acidentes de trânsito, seja qual for o resultado a ser considerado, será um custo muito alto, principalmente ao se observar que boa parte do sistema de saúde é ocupada por pacientes vitimados pelo trânsito, o que, indiretamente, provoca outras mortes devido à falta de leitos e de profissionais de saúde para atender adequadamente todos os que chegam às unidades de saúde. O certo é que, para um orçamento total da saúde de 110 bilhões de reais, os custos com acidentes ficam acima dos 150 bilhões de reais.

Não há pesquisas que indiquem a relação entre o número de vítimas de acidentes de trânsito e a redução desses números que é efetivamente alcançada a cada milhão de reais investidos em segurança viária, no entanto, é certo que, no mínimo, cada real investido em segurança do trânsito significaria a economia de pelo menos dois reais investidos no sistema saúde. Ou, utilizando a velha máxima, "é melhor prevenir do que remediar". Ou seja, os administradores públicos, mais uma vez, estão agindo ineficientemente, devido à adoção de políticas públicas equivocadas, que visam mais as consequências dos problemas do que as suas causas.

Além da economia de verbas públicas e particulares, e ainda da redução do número de pessoas que sofrem com as consequências dos acidentes, investimentos adequados em segurança no trânsito resultariam em maior comodidade das pessoas em seus deslocamentos, atendendo ao direito ao transporte, assim como, outros direitos constitucionalmente estabelecidos.

O oferecimento de serviços públicos de melhor qualidade à população, principalmente serviços de transportes, não é apenas uma obrigação do Estado. É 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.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Presidência da República: Brasília, 1997.

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

_____. **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Presidência da República, Brasília, DF, 2018.

_____. IPEA. **Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea**. Relatório de Pesquisa. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República: Brasília, DF, 2015.

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. Acesso em 08 fev 2019.

CAVALCANTE, Fátima Gonçalves; MORITA, Patrícia Alessandra; HADDAH, Sonia Rodrigues. **Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno do estresse pós-traumático como problema de saúde pública**. Revista Ciência e saúde coletiva, nº 14, 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/csc/v14n5/17.pdf. Acesso em 12 mar 2019.

CZERWONKA, Mariana. **Vítimas de acidente de trânsito ocupam 60% das UTIs no Brasil.** Portal do Trânsito, 2014. Disponível em: http://portaldotransito.com.br/noticias/vitimas-de-acidente-de-transito-ocupam-60-das-utis-no-brasil/. Acesso em 11 fev 2019.

FERNANDES, Bernardo Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**. 9. ed. rev. ampl. e atual. – Salvador: JusPODIVM, 2017.

GOMES, Luiz Flávio. SANZOVO, Natália Macedo. **Mortes no trânsito: aumento de 41,4% em dez anos**. Disponível emhttp://www.ipclfg.com.br/artigos-do-prof-lfg/mortes-no-transito-aumento-de-414-em-dez-anos/. acesso em 05 mar 2019.

HOBBES, Thomas. **Leviatã. Matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil.** (Tradução de João Paulo Monteiro e Maria Beatriz Nizza da Silva). 3. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1983. Col. Os Pensadores.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão**. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011.

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

MARTINS, Luísa. **Justiça do DF suspende ato de Bolsonaro de retirar radares de rodovias**. Jornal Valor, 10/04/2019. Disponível em: <https://www.valor.com.br/brasil/6206571/justica-do-df-suspende-ato-de-bolsonaro-de-retirar-radares-de-rodovias> Acesso em 13 abr 2019.

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.

MOVIMENTO MAIO AMARELO: ATENÇÃO PELA VIDA. **Sobre a Década de ação para segurança no trânsito**. Maio Amarelo, 2017. Disponível em: <https://www.maioamarelo.com/o-movimento/> Acesso em 14 abr 2019.

ONU. **Década de Ações para a Segurança no Trânsito (2011 - 2020).** Disponível em: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/. Acesso em 10 fev 2019.

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

PORTELA, Graça. **Acidentes no trânsito: os custos e o valor de uma vida**. Portal Fiocruz, 2017. Disponível em: https://portal.fiocruz.br/noticia/acidentes-no-transito-os-custos-e-o-valor-de-uma-vida. Acesso em 13 fev 2019.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Balanço PRF 2017**. PRF, 2018. Disponível em: <https://www.prf.gov.br/portal/sala-de-imprensa/releases-1/balanco-prf-2017/view> Acesso em 05 abr 2019.

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

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro.** 8ª ed, São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.

ROUSSEAU, Jean Jacques. **Do contrato social.** (Tradução de Lourdes Santos Machado). 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1978. Col. Os Pensadores.

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 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. Acesso em 08 mar 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, nº 13, Jul/Dez 2016. P. 285 – 298.

ZIMMERMANN, Camila. **O lado oculto dos acidentes de trânsito**. Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2008. Disponível em: http://newpsi.bvs-psi.org.br/tcc/CamilaZimmermann.pdf. Acesso em 18 mar 2019.