

# Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão<sup>1</sup>

CÁSSIO MATTOS HONORATO

Mestre em Direito pela Unespar, Especialista em Trânsito pela Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo, Promotor de Justiça no Estado do Paraná.

**Área do Direito:** Constitucional, Internacional, Trânsito.

**Resumo:** O Trânsito Seguro, como direito e dever de todos, constitui Direito Fundamental de Segunda Dimensão que precisa ser reconhecido e incorporado à cultura brasileira como instrumento de proteção à vida e respeito aos direitos fundamentais relacionados ao uso social e coletivo das vias terrestres. A especificação desse Direito Humano pelas Nações Unidas e a implantação de um sistema homogêneo de sinais viários, em todos os territórios, também constituem desafios a serem alcançados durante a *Década de Ações para a Segurança Viária*.

**Palavras-chave:** Direitos Fundamentais - Direito de Trânsito - Trânsito Seguro - Embriaguez ao Volante - Década de Ações para a Segurança Viária - Crise Mundial de Segurança Viária - Convenções internacionais sobre Trânsito Viário.

**ABSTRACT:** Road Safety, as right and duty of all citizens, constitutes Human Rights of Second Generation that needs to be recognized and incorporated to the Brazilian culture as an instrument of life protection respecting the fundamental rights related to the social and collective use of the roads. The specification of this Human Right by the United Nations and the adoption of a homogeneous sign system, all around the world, are also challenges to be achieved during the *Decade of Action for Road Safety*.

**Keywords:** Human Rights - Road Traffic Law - Road Safety - Driving under the influence of alcohol - Decade of Actions for Road Safety – Global road safety crisis - International Conventions on Road Traffic.

**Sumário:** Introdução. 1. Uma Década de desafios ao Trânsito Seguro. 2. As dimensões de Direitos Fundamentais. 2.1. Primeira Dimensão de Direitos: Liberdades Públicas; 2.2. Interpretações equivocadas e preconceitos em prejuízo à segurança viária. 2.2.1. Nem só de Liberdades vive-se no trânsito! 2.2.2. Visão individualista sobre o conceito de Trânsito. 2.2.3. CNH não constitui um direito individual. 2.2.4. Necessidade de novo termo técnico em substituição a *Acidente de Trânsito*. 2.3. Os Direitos Sociais (de Segunda Dimensão) e os deveres do Estado; 2.3.1. O Trânsito Seguro como Garantia Constitucional. 2.3.2. Direito ou Garantia Constitucional? 2.3.3. O conceito social de Trânsito. 2.3.4. Influência dos Direitos Sociais sobre o fenômeno trânsito. 2.3.5. A controvertida interpretação das normas sobre Embriaguez ao Volante. 2.4. Outras dimensões de Direitos Fundamentais. 3. A internacionalização dos Direitos Humanos. 3.1. Necessidade de reconhecimento internacional do Trânsito Seguro e a intervenção da ONU. 3.2. Convenções sobre trânsito viário e o reconhecimento da situação de crise. 3.2.1. Tratados internacionais de Paris (1926). 3.2.2. Convenção Interamericana de Washington (1943). 3.2.3. Conferência de Genebra (1949) e o Protocolo relativo aos

---

<sup>1</sup> O presente texto foi originalmente publicado pela Revista dos Tribunais (RT n. 911, ISSN 0034-9275), em setembro de 2011. Para citar o texto, utilize a seguinte referência: HONORATO, Cássio Mattos. *Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão*. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011.

Sinais Viários. 3.2.4. Convenção sobre Trânsito Viário, em Viena (1968). 3.2.5. Tratado de Montevidéu, para o MERCOSUL (1992). 3.2.6. Novo rumo a partir de 2003 e a Conferência de Moscou (2009). 3.3. Fase de especificação: necessidade de reconhecer o Trânsito Seguro em nível internacional. 4. Ausência de parâmetros internacionais e desafios para a globalização segura do fenômeno trânsito. Consideração Final. Referência Bibliográfica.

We hold these truths to be self-evident, that  
*all men are created equal, that they are  
endowed by the Creator with certain  
unalienable Rights, that among these are  
Life, Liberty, and the pursuit of Happiness.  
That to secure these rights, Governments are  
instituted among Men, deriving their just  
powers from the consent of the governed  
(Declaration of Independence - 1776)*<sup>2</sup>

## INTRODUÇÃO

Há alguns séculos, THOMAS JEFFERSON e os *Fundadores* de uma Grande Nação firmaram, pela primeira vez na história da Humanidade, que *todas as pessoas são iguais e dotadas, pelo Criador, de direitos inalienáveis* que as identificam como seres humanos, e que os governos são instituídos para assegurar a realização desses direitos. A Declaração de Independência (dos Estados Unidos da América, datada de 04 de julho de 1776), “representou o ato inaugural da democracia moderna, combinando, sob o regime constitucional, a representação popular [...] e o respeito aos direitos humanos”.<sup>3</sup> Decorridos mais de dois séculos, ainda hoje, o fenômeno trânsito reúne (e por vezes fere ou põe fim a) alguns desses direitos (v.g., vida, liberdade e felicidade) e impõe a todos (Governo e cidadãos) um conjunto de deveres que precisa ser reconhecido e cumprido diuturnamente para a realização plena do *trânsito em condições seguras* e a proteção dos direitos inalienáveis à vida e à incolumidade física dos usuários das vias terrestres. A partir daquela inspiradora Declaração, destacam-se alguns dos desafios impostos ao fenômeno trânsito durante a Década mundial de Ações para a Segurança Viária.

## 1. UMA DÉCADA DE DESAFIOS AO TRÂNSITO SEGURO

---

<sup>2</sup> STEIN, R. Conrad. *The Declaration of Independence*. Chicago: Childrens Press, 1995. p. 16.

“Consideramos as seguintes verdades como auto-evidentes, a saber, que todos os homens são criaturas iguais, dotadas pelo seu Criador de certos direitos inalienáveis, entre os quais a vida, a liberdade e a busca da felicidade. É para assegurar esses direitos que os governos são instituídos entre os homens, sendo seus justos poderes derivados do consentimento dos governados.” (Tradução da Declaração de Independência in COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*. 3. ed., São Paulo: Saraiva, 2003. p. 105.)

<sup>3</sup> COMPARATO. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 95.

Constituem desafios para aqueles que realmente desejam contribuir para realização da *Década de Ações para a Segurança Viária* (proclamada pelas Nações Unidas,<sup>4</sup> para o período de 2011 a 2020) *reconhecer* 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”)<sup>5</sup>, para assegurar a segurança viária e proteger os usuários das vias terrestres.

Diversamente do que afirmaram os grandes filósofos de nosso tempo (em especial NORBERTO BOBBIO), o Trânsito Seguro ainda não foi incorporado à cultura e ao modo de agir dos brasileiros; fazendo-se necessário, em primeiro lugar, *reconhecer* a existência e a natureza (ou seja, a essência) desse direito fundamental, de modo a evitar erros de interpretação e conclusões precipitadas. O desafio daqueles que atenderam à convocação da ONU (e pretendem ser protagonistas dessa *década de ações* que ora se inicia) é maior que a tarefa imposta a outras áreas, pois muitas atividades humanas já foram reconhecidas e declaradas como essenciais à *dignidade da pessoa humana*; permitindo que seus defensores evoluíssem para as fases de internacionalização e especificação<sup>6</sup> desses direitos, em busca de efetivação (junto aos Poderes Executivo e Legislativo) e de tutela perante os Tribunais Jurisdicionais.

---

<sup>4</sup> Em 02.03.2010, a Assembléia Geral da ONU (Organização das Nações Unidas), durante o 64<sup>a</sup> Período de Sessões (Tema 46 do Programa), por meio da Resolução n. A/64/255 (sobre “Melhoria da Segurança Viária no Mundo” - “Improving global road safety”), proclamou “o período de 2011-2020 ‘Década de Ações para Segurança Viária’, com o objetivo de estabilizar e, posteriormente, reduzir os índices de vítimas fatais no trânsito em todo o mundo, aumentando as atividades nos planos nacional, regional e mundial” (par. 2).

Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/13/PDF/N0947713.pdf> (Acesso em: 25.Abr.2011).

<sup>5</sup> Nos termos do Capítulo V, art. 32, da Convenção Americana de Direitos Humanos (conhecida como *Pacto de São José da Costa Rica*, de 1969), há uma “Correlação entre deveres e direitos”, de modo que “1. Toda pessoa tem deveres para com a família, a comunidade e a humanidade. 2. Os direitos de cada pessoa são limitados pelos direitos dos demais, pela segurança de todos e pelas justas exigências do bem comum, em uma sociedade democrática”.

<sup>6</sup> Segundo BOBBIO, quatro são as fases de formação dos Direitos Humanos: *jusnaturalismo*, *positivação*, *internacionalização* e *especificação* (BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. 9. ed., Rio de Janeiro: Campus, 1992. p. 49-50).

Em relação ao fenômeno trânsito, seu elemento *Enforcement*<sup>7</sup> (também conhecido como *Esforço Legal*, e assim considerado um conjunto de esforços direcionados à realização do *trânsito em condições seguras*) tem como primeiro desafio *reconhecer* (no âmbito pessoal) e fazer com que o Trânsito Seguro seja *revelado* (em relação a terceiros) como um Direito Fundamental<sup>8</sup> de Segunda Dimensão e, a partir daí, conscientizar o Estado de seu dever de “proteger todos os direitos humanos e liberdades”<sup>9</sup> para, então, *promover ações* visando a efetiva realização do Trânsito Seguro.

Três, portanto, são os desafios ao fenômeno trânsito, no Brasil do século XXI (ao início da *Década de Ações para a Segurança Viária*): *reconhecer* (internalizando no fundo da alma e do coração do povo brasileiro) a seriedade e a natureza (social e coletiva) da utilização das vias terrestres; *revelar* ao Estado sua função de *Enforcement* e, como tal, seu dever de *promover ações* visando assegurar todos os direitos inerentes aos seres humanos e garantir a realização do trânsito em condições seguras.

Para além de nossas fronteiras, impõem-se outros dois desafios em nível internacional: especificar o Trânsito Seguro como Direito Humano, em nível internacional, e implantar, em todos os territórios, um sistema homogêneo de sinais viários. Como se percebe, a partir do reconhecimento da *crise mundial de segurança viária* (pela Organização Mundial de Saúde), as Nações Unidas adotaram um novo paradigma relacionado ao fenômeno trânsito que, em breve, conduzirá à *especificação* do Trânsito Seguro como Direito Humano indispensável à promoção da vida e da saúde dos usuários das vias terrestres em todos os continentes.

Com a esperança de vivenciar um trânsito mais humano e seguro, passa-se a justificar as afirmações acima realizadas.

---

<sup>7</sup> “Graficamente, o fenômeno trânsito é representado como um triângulo (denominado “3E” – Engenharia, Educação para o Trânsito e *Enforcement* – ou “trinômio do trânsito”), assim composto por diversos (e distintos) ramos do conhecimento humano.” (HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*. Campinas (SP): Millennium, 2009. p. 03.)

*Enforcement* – “making sure that something is obeyed” (COLLIN, Peter H. *Dictionary of Law*. 3. ed. Teddington (UK): Peter Collin Publishing, 2000. p. 130); ou seja, tornar obrigatório o cumprimento da lei.

<sup>8</sup> Segundo exposição de INGO W. SARLET, há “uma distinção, ainda que de cunho didático, entre as expressões *direitos do homem* (no sentido de direitos naturais não, ou ainda não positivados), *direitos humanos* (positivados na esfera do direito internacional) e *direitos fundamentais* (direitos reconhecidos ou outorgados e protegidos pelo direito constitucional interno de cada Estado).” (SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998. p. 32.)

<sup>9</sup> “5. [...] é dever dos Estados, sejam quais forem seus sistemas políticos, econômicos e culturais, promover e proteger todos os direitos humanos e liberdades fundamentais.” (*Declaração e Programa de Ações de Viena*, Sec. I, par. 5. Conferência Mundial sobre Direitos Humanos, de 14 a 24 de junho de 1993 (A/CONF.157/23, de 12.07.1993). Disponível em: [http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/\(symbol\)/a.conf.157.23.en](http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/(symbol)/a.conf.157.23.en) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 08h29min)).

## 2. AS DIMENSÕES DE DIREITOS FUNDAMENTAIS

Um dos maiores filósofos do século XX, o Italiano NORBERTO BOBBIO afirmou que: “[...], o problema que temos diante de nós não é filosófico, mas jurídico e, num sentido mais amplo, político. Não se trata de saber quais e quantos são esses direitos, qual é sua natureza e seu fundamento, se são direitos naturais ou históricos, absolutos ou relativos, mas sim qual é o modo mais seguro de garanti-los, para impedir que, apesar das solenes declarações, eles sejam continuamente violados.”<sup>10</sup>

Embora essa afirmação não se aplique integralmente ao fenômeno trânsito (que ainda precisa ser *reconhecido* e afirmado pelas *solenes declarações* de Direitos), faz-se necessário conhecer e distinguir as diferentes gerações,<sup>11</sup> ou melhor, dimensões de Direitos Humanos, suas origens, fundamentos e objetivos, para então perceber o longo caminho a ser trilhado nessa Década.

Em relação às origens, “os direitos do homem são direitos históricos, que emergem gradualmente das lutas que o homem trava por sua própria emancipação e das transformações das condições de vida que essas lutas produzem”.<sup>12</sup> O ideal cristão de igualdade entre todos os “irmãos enquanto filhos de Deus”<sup>13</sup>, a democracia Grega e a famosa *Magna Charta Libertatum*, de 1215, imposta pelos Barões Ingleses ao Rei João (conhecido como João Sem-Terra) constituem referência segura à *primeira fase* de afirmação histórica dos Direitos Humanos, sob o lema: “Todos os homens *nascem* livres e iguais em dignidade e direitos.”<sup>14</sup> Os *Direitos do Homem*, portanto, constituem “direitos comuns a toda a espécie humana, a todo homem enquanto homem, os quais, portanto, resultam da sua própria natureza, não sendo meras criações políticas.”<sup>15</sup>

Sob o estandarte da *Liberdade* (considerada “uma das principais (senão a principal) exigência da dignidade da pessoa humana”)<sup>16</sup> surgem, no século XVIII, duas Grandes Revoluções (a Americana, de 1776, e a Francesa, de 1789) trazendo a *positivação* dos Direitos Humanos e a Primeira Dimensão de Direitos Fundamentais, conhecida como *Liberdades Públicas*.

---

<sup>10</sup> BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*, p. 25.

<sup>11</sup> “[...] críticas que vêm sendo dirigidas contra o próprio termo ‘gerações’ por parte da doutrina alienígena e nacional. [...], de tal sorte que o uso da expressão ‘gerações’ pode ensejar a falsa impressão da substituição gradativa de uma geração por outra, razão pela qual há quem prefira o termo ‘dimensões’ dos direitos fundamentais, posição esta que aqui optamos por perfilhar, na esteira da mais moderna doutrina. [...]” (SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998. p. 47.)

<sup>12</sup> BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*, p. 32.

<sup>13</sup> BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*, p. 58.

<sup>14</sup> BOBBIO. Op. cit., p. 29.

<sup>15</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*, p. 20.

<sup>16</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. *Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988*. 2. ed., Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002. p. 46.

## 2.1. PRIMEIRA DIMENSÃO DE DIREITOS: LIBERDADES PÚBLICAS

A positivação<sup>17</sup> dos Direitos Humanos em declarações solenes e em normas constitucionais traduz certeza de existência e necessidade “que sejam desempenhadas do modo prescrito pela lei”<sup>18</sup>, como “antídoto contra o arbítrio governamental”. Nesse sentido, destaca-se a exposição de FÁBIO KONDER COMPARATO: “A lei escrita alcançou entre os judeus uma posição sagrada, como manifestação da própria divindade. Mas foi na Grécia, mais particularmente em Atenas, que a preeminência da lei escrita tornou-se, pela primeira vez, o fundamento da sociedade política. Na democracia ateniense, a autoridade ou força moral das leis escritas suplantou, desde logo, a soberania de um indivíduo ou de um grupo ou classe social, soberania esta tida doravante como ofensiva ao sentimento de liberdade do cidadão. *Para os atenienses, a lei escrita é o grande antídoto contra o arbítrio governamental*, pois, como escreveu Eurípides na peça *As Suplicantes* (versos 434-437), ‘uma vez escritas as leis, o fraco e o rico gozam de um direito igual; o fraco pode responder ao insulto do forte, e o pequeno, caso esteja com a razão, vencer o grande’.”<sup>19</sup>

As primeiras declarações (edificadas pelo “bom povo da Virgínia”, em 12.06.1776, e junto à Declaração francesa dos Direitos do Homem e do Cidadão, de 1789) “eram principalmente exigências de liberdade em face das Igrejas e dos Estados, [visando a] redução, aos seus mínimos termos, do espaço ocupado por tais poderes, e ampliar os espaços de liberdade dos indivíduos.” Essa *liberdade* era “definida como o direito de poder fazer tudo o que não prejudique os outros”<sup>20</sup> e somente poderia ser alcançada pela não intervenção do Estado. Surgia, então, o Estado Mínimo, Liberal ou Não-Intervencionista. Destaca-se no artigo 4º, da Declaração de Direitos do Homem e do Cidadão, de 1789, o culto à liberdade individual:

“Art. 4. A liberdade consiste em poder fazer tudo o que não prejudique a outrem: em consequência, o exercício dos direitos naturais de cada homem só tem por limites os que

---

<sup>17</sup> “[...], o positivismo jurídico é uma concepção do direito que nasce quando ‘direito positivo’ e ‘direito natural’ não mais são considerados direito no mesmo sentido, mas o direito positivo passa a ser considerado como direito em sentido próprio. Por obra do positivismo jurídico ocorre a redução de todo o direito a direito positivo, e o direito natural é excluído da categoria do direito: o direito positivo é o direito, o direito natural não é direito. A partir deste momento o acréscimo do adjetivo ‘positivo’ ao termo ‘direito’ torna-se um pleonasmo mesmo porque, se quisermos usar uma fórmula sintética, *o positivismo jurídico é aquela doutrina segundo a qual não existe outro direito senão o positivo.*” (BOBBIO, Norberto. *O positivismo jurídico: lições de filosofia do direito*. São Paulo: Ícone, 1995. p. 26.)

<sup>18</sup> BOBBIO, Norberto. *O positivismo jurídico*, p. 17.

<sup>19</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*, p. 12-13.

<sup>20</sup> BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*, p. 75 e 94.

assegurem aos demais membros da sociedade a fruição desses mesmos direitos. Tais limites só podem ser determinados pela lei.”<sup>21</sup>

As revoluções liberais do século XVIII implantaram unicamente um dos ideais da Revolução Francesa: a *Liberdade* (esquecendo-se da Igualdade e da Fraternidade, ou Solidariedade), e trouxeram consigo o reconhecimento da Primeira Dimensão de Direitos Humanos, as denominadas *Liberdades Públicas*, sob o lema *laissez faire, laissez passer* (ou seja, "deixai fazer, deixai passar").<sup>22</sup> Merece destaque a bem lançada crítica de FÁBIO KONDER COMPARATO: “A Confederação dos Estados Unidos da América do Norte nasce sob a invocação da liberdade, sobretudo da liberdade de opinião e religião, e da igualdade de todos perante a lei. No tocante, porém, ao terceiro elemento da tríade democrática da Revolução Francesa – a fraternidade ou solidariedade – os norte-americanos não chegaram a admiti-lo nem mesmo retoricamente. A isto se opôs, desde as origens, o profundo individualismo, vigorante em todas as camadas sociais; um individualismo que não constitui obstáculo ao desenvolvimento da prática associativa na vida privada, [...] mas que sempre se mostrou incompatível com a adoção de políticas corretivas das grandes desigualdades socioeconômicas.”<sup>23</sup>

Os Direitos de Primeira Dimensão, em razão de suas características (*i.e.*, Liberdades Públicas, consistentes em um conjunto de direitos e liberdades individuais, “demarcando uma zona de não-intervenção e uma esfera de autonomia individual”), são “apresentados como direitos de cunho ‘negativo’, vez que dirigidos a uma abstenção, e não uma conduta por parte dos poderes públicos”.<sup>24</sup> Para PAULO BONAVIDES, “o Estado é armadura de defesa e proteção da liberdade. [...] Sua essência há de esgotar-se numa missão de inteiro alheamento e ausência de iniciativa social.”<sup>25</sup> Daí falar-se em *Estado Mínimo* e de *não intervenção*, pois “quanto menos palpável a presença do

---

<sup>21</sup> COMPARATO, Fábio K. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 154.

<sup>22</sup> “LAISSEZ FAIRE, LAISSEZ PASSER, LAISSER ALLER, expressão francesa: *Deixai fazer, deixai passar*. Frase atribuída ao fisiocrata Gournay, [...]. A expressão parece ter sido consignada pela primeira vez em 1751, em um tratado do Marquês de Argenson, publicado no *Journal Économique*, e significa que a autoridade e os poderes públicos devem intervir o mínimo possível nos interesses particulares e nas associações, e que a riqueza tende a desenvolver-se de forma mais ampla onde o governo deixa os indivíduos em liberdade para produzir e contratar entre si, limitando suas funções à proteção da propriedade e das pessoas, e a dar força aos contratos” (*Enciclopédia Unversal Ilustrada Europeo-Americana. Tomo XXIX*. Madrid: Espasa-Calpe, [s:d]. p. 335).

“Laissez-faire may be defined as the doctrine which demands the minimum interference by government in economy and political affairs.” (*Encyclopaedia Britannica. A New Survey of Universal knowledge*. Vol. 13. Chicago: Encyclopaedia Britannica, 1952. p. 598.)

<sup>23</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*, p. 104.

<sup>24</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*, p. 48.

<sup>25</sup> BONAVIDES, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*. Rio de Janeiro: FGV, 1972. p. 04.

Estado nos atos da vida humana, mais larga e generosa a esfera de liberdade outorgada ao indivíduo. [Assim,] caberia a este fazer ou deixar de fazer o que lhe aprouvesse.”<sup>26</sup>

Os *resultados econômicos* desse modelo não-intervencionista de Estado foram rapidamente sentidos, com a implantação do sistema capitalista de produção (“cuja lógica consiste em atribuir aos bens de capital um valor muito superior aos das pessoas”) e a “brutal pauperização das massas proletárias, já na primeira metade do século XIX”.<sup>27</sup> A gravidade da situação veio à tona com a Revolução Russa de 1917, a Declaração dos Direitos do Povo Trabalhador e Explorado, de 1918, e o surgimento dos Estados Sociais (decorrentes da Constituição do México, de 1917, e da Constituição Alemã, do pós-guerra, conhecida como *Constituição de Weimar*, de 1919), que reconheceram a existência e passaram a garantir os Direitos Humanos de Segunda Dimensão, denominados *Direitos Sociais*.

Diversamente do que ocorreu com os resultados econômicos, nem todos os *efeitos sociais* (decorrentes do Estado não-intervencionista) foram percebidos de imediato. Há algumas consequências dessa ampla *liberdade* e do profundo *individualismo* incorporados pelo sistema capitalista que, ainda hoje, tem-se dificuldade para compreender. O individualismo e o desrespeito às normas de circulação e de segurança no trânsito constituem exemplo bem característico dessa influência e precisam, com urgência, ser desmistificados se, de fato, o objetivo da Década de Ações para a Segurança Viária for “estabilizar e, posteriormente, reduzir os índices de vítimas fatais no trânsito”.<sup>28</sup>

## 2.2. INTERPRETAÇÕES EQUIVOCADAS E PRECONCEITOS EM PREJUÍZO À SEGURANÇA VIÁRIA

O sociólogo ROBERTO DA MATTA, em sugestiva obra intitulada *Fé em Deus e Pé na Tábua (ou como e por que o trânsito enlouqueceu no Brasil)*, esclarece como “acedemos à individualização”, por que violamos o princípio da igualdade de todos perante a lei e, ainda, tentamos justificar nosso “estilo aristocrático-fascista de dirigir”. Segundo o autor: “[...] todos, no fundo de suas consciências, se sentem especiais, superiores e com direitos a regalias e prioridades. A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorre da *ausência de uma visão igualitária do mundo*, justamente num espaço inevitavelmente marcado e

---

<sup>26</sup> BONAVIDES, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*, p. 31.

<sup>27</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*, p. 51 e 52.

<sup>28</sup> Objetivo extraído do item 2, da resolução A/64/255, da Assembléia Geral da ONU, datada de 02.03.2010.



desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos.”<sup>29</sup>

E aqui surgem os primeiros grandes problemas relacionados ao fenômeno trânsito: nas vias terrestres abertas à circulação, onde todos são iguais e a lei deveria ser igual para todos, o “espaço igualitário da rua torna-se hierarquizado”<sup>30</sup> e os usuários das vias (com raras exceções) adotam uma visão individualista dessa atividade, diretamente relacionada aos conceitos de propriedade privada, liberdades públicas e (a falsa noção de) direito de dirigir.

Essa visão individualista (em que se sustenta a *supremacia do indivíduo*)<sup>31</sup>, decorrente do modelo não-intervencionista de Estado, produziu suas marcas na Constituição de 1988, em que os Constituintes afirmaram (de forma explícita, junto ao art. 5º, inc. XV) a *Liberdade de Circulação* no território nacional. Como se percebe, já no Título II da Carta Magna brasileira, foi declarada e reconhecida uma espécie de Liberdade Pública (ou Direito Fundamental de Primeira Dimensão) diretamente relacionada ao fenômeno trânsito: “XV - é livre a circulação no território nacional em tempo de paz, [...]”.

O *trânsito*, portanto, foi reconhecido, em nível constitucional, como uma *liberdade*, ou seja, a faculdade de realizar uma atividade sem intervenção estatal ou, ainda, "a possibilidade de escolha de um comportamento."<sup>32</sup> Assim, a *Liberdade de Circulação* “es la facultad de desplazarse libremente por cualquier parte del territorio nacional”.<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> MATTA, Roberto da; VASCONCELOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. *Fé em Deus e pé na tábuca (Ou como e por que o trânsito enlouqueceu no Brasil)*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. p. 20, 28, 36 e 64.

<sup>30</sup> MATTA, Roberto da. *Op. cit.*, p. 08-09.

<sup>31</sup> Para DALMO DE ABREU DALLARI, o Estado Liberal apresenta três grandes objetivos: “a afirmação da *supremacia do indivíduo*, a necessidade de *limitação do poder* dos governantes e a crença quase religiosa nas virtudes da razão, apoiando a busca da *racionalização do poder*.” (DALLARI, Dalmo de Abreu. *Elementos de Teoria Geral do Estado*. 21. ed., São Paulo: Saraiva, 2000. p. 198.)

<sup>32</sup> “Uma outra posição jurídica fundamental é expressa pela categoria jurídico-dogmática de liberdades. Tradicionalmente ligado aos direitos de defesa perante o Estado (a liberdade seria um *Abwehrrecht*), o conceito de 'liberdades' permanece ainda bastante obscuro na doutrina. [...]. As liberdades (liberdade de expressão, liberdade de informação, liberdade de consciência, religião e culto, liberdade de criação cultural, liberdade de associação) costumam ser caracterizadas como posições fundamentais subjectivas de natureza defensiva. Neste sentido, as liberdades identificam-se com direitos a acções negativas; seriam *Abwehrrechte* (direitos de defesa). Resulta logo do enunciado constitucional que, distinguindo-se entre 'direitos, liberdades e garantias', tem de haver algum traço específico, típico das posições subjectivas identificadas como *liberdades*. Esse traço específico é o da *alternativa de comportamentos*, ou seja, a possibilidade de escolha de um comportamento. Assim, como vimos, o direito à vida é um direito (de natureza defensiva perante o Estado) mas não é uma liberdade (o titular não pode escolher entre 'viver ou morrer'). A *componente negativa* das liberdades constitui também uma dimensão fundamental (ex.: ter ou não ter religião, fazer ou não fazer parte de uma associação, escolher uma ou outra profissão).” (CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*. 3. ed., Coimbra: Almedina, 1999. p. 1181-1182.)

<sup>33</sup> CAMPOS, Tomás Cano. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico (Bases históricas y constitucionales, técnicas de intervención y sanciones)*. Madrid: Civitas Ediciones, 1999. p. 244.

“[...] la libertad de circulación, la cual constituye la típica 'liberté d'aller et venir' del constitucionalismo francés y consiste en la facultad del ciudadano de desplazarse libremente en el espacio, de moverse

Mas em que condição deve ser realizada a circulação de pessoas, veículos e animais, no território nacional? E, ainda, até que limites devem ser toleradas ou reguladas as *alternativas de comportamentos* adotadas durante o exercício da liberdade de circulação, diante da possibilidade de lesão aos direitos fundamentais dos demais concidadãos?

Para responder a esses questionamentos, os Constituintes também consagraram (de forma bem menos explícita, é verdade!), junto ao artigo 144 da Constituição da República, o dever de o Estado promover *Segurança Pública*, para a “preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio” de todos, inclusive dos usuários das vias terrestres, no território nacional. O alcance (ou incidência) desse dever pode ser compreendido a partir da denominação atribuída ao Título V, da Constituição da República (em que se situa o referido artigo 144): “Da defesa do Estado e das instituições democráticas”. Desse modo, o dever de proporcionar Segurança Pública incide sobre todas as atividades realizadas no território nacional, inclusive sobre o fenômeno trânsito. O conceito de *Segurança no Trânsito* é desenvolvido por PILAR GÓMES PAVON nos seguintes termos:

“Podemos, en consecuencia, decir que la seguridad del tránsito es el conjunto de condiciones garantizadas por el ordenamiento jurídico en su totalidad, para hacer que la circulación de vehículos de motor por las vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos.”<sup>34</sup>

A distância geográfica entre esses dois conceitos (*i.e.*, Liberdade de Circulação e Segurança Pública) tem dificultado a compreensão do *Trânsito Seguro* como um direito fundamental, permitindo que “as movimentações individuais [sigam] sempre e previsivelmente na direção de ignorar ou ultrapassar a regra em nome de alguma singularidade, contexto ou circunstância pessoal” e conferindo às vias terrestres uma imagem de “terra de ninguém”.<sup>35</sup> Exige-se do Estado, portanto, que o trânsito em território nacional seja realizado em condições seguras.

### 2.2.1. NEM SÓ DE LIBERDADES VIVE-SE NO TRÂNSITO!

---

personalmente de un lado para otro con cualquier medio de locomoción, de conformidad con las obligaciones, limitaciones y prohibiciones que, sobre la base de la Ley, puedan imponer las Administraciones Públicas competentes en la materia.” (CAMPOS, Tomás Cano. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*, p. 243.)

<sup>34</sup> PAVÓN, Pilar Gómez. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. 2. ed., 2 reimpr., Barcelona: BOSCH, Casa Editorial, 1993. p. 95.

<sup>35</sup> MATTA, Roberto da; *et alli*. *Fé em Deus e pé na tábu*a. p. 47.

Ao classificar os direitos previstos pela Constituição, FLÁVIA PIOVESAN identifica três grupos distintos:

“Propõe-se, neste sentido, uma nova classificação dos direitos previstos pela Constituição. Por ela, os direitos seriam organizados em três grupos distintos: a) o dos direitos expressos na Constituição (por exemplo, os direitos elencados pelo texto nos incisos I a LXXVII do art. 5º); b) o dos direitos expressos em tratados internacionais de que o Brasil seja parte; e finalmente, c) o dos direitos implícitos (direitos que estão subentendidos nas regras de garantias, bem como os direitos decorrentes do regime e dos princípios adotados pela Constituição).”<sup>36</sup>

O Trânsito Seguro (formado pela reunião da Liberdade de Circulação e pelo dever de o Estado proporcionar Segurança Pública, que atua como adjetivo<sup>37</sup> a qualificar a forma como nosso Estado Democrático de Direito pretende que seja realizado o uso das vias terrestres em território nacional) revela-se um *Direito Fundamental Implícito*, decorrente do regime e dos princípios adotados pela Constituição.

A segurança indispensável ao exercício da Liberdade de Circulação em condições seguras, denominada *Segurança Viária* por TOMÁS CANO CAMPOS,<sup>38</sup> converte-se em pilar fundamental da atividade reguladora do Estado, visando proteger a vida e a integridade física dos cidadãos que fazem uso das vias terrestres. Esclarece o autor que: “El ejercicio de los derechos, entre ellos la libertad de circulación, no puede poner en peligro la seguridad y la libertad de los demás [...]. Por consiguiente, el derecho a circular con vehículos a motor debe estar sometido a una serie de normas al objeto de hacer posible un ejercicio seguro del mismo, de modo que la vida y la integridad física del que lo ejerce y de los demás usuarios de las vías no sufra menoscabo alguno (art. 15 CE). La relevancia e importancia en el fenómeno de este derecho es fundamental [...]. Ello ha dado lugar a que la denominada *seguridad vial*, que en último término no persigue más que la indemnidad de tales derechos, se erija en el objetivo prioritario y esencial de la toda la normativa reguladora del tráfico, desplazando incluso a un segundo plano a la propia libertad de circulación.”<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o Direito Constitucional Internacional*. 6. ed., rev., ampl. e atual. São Paulo: Max Limonad, 2004. p. 81.

<sup>37</sup> Adjetivos “são palavras que expressam as qualidades ou características dos seres” (CEGALLA, Domingos Pascoal. *Novíssima gramática da língua portuguesa*. 46. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005. p. 159.)

<sup>38</sup> “La seguridad vial, no cabe la menor duda, es el pilar fundamental de la normativa reguladora del tráfico, el objetivo preferente y prioritario de la intervención pública en el sector, pues es la vida y la integridad física de los ciudadanos lo que con ella se pretende tutelar. [...]” (CAMPOS, Tomás Cano. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*, p. 276).

<sup>39</sup> CAMPOS, Tomás Cano. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*, p. 237-238.

Trânsito, como se percebe, não constitui o exercício de liberdades ou de direitos individuais. A leitura atenta à denominação atribuída pelo Legislador Constituinte ao Capítulo I, do Título II, da Constituição da República: “Dos direitos e *deveres* individuais e coletivos”, associada ao dever de o Estado (ou seja, todos *nós*) proporcionar Segurança Pública aos que circulam em vias terrestres do território nacional, confere a exata noção de Trânsito Seguro como “dever do Estado, direito e responsabilidade de todos”, como descrito no art. 144, CR/88. Exatamente nessa linha de raciocínio, o legislador do Código de Trânsito Brasileiro fez constar do art. 1º, §2º, da Lei de Trânsito, a expressa referência ao princípio do *Trânsito em Condições Seguras*: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”

Como se percebe, a redação conferida à Lei de Trânsito foi tímida e poderia (na verdade, deveria), com fundamento nas normas constitucionais (previstas no art. 5º, inc. XV, e no art. 144, da CR/88), ter afirmado o *Trânsito Seguro como um conjunto de deveres coletivos a todos imposto*, pois, no moderno conceito de Estado,<sup>40</sup> todos nós integramos o elemento humano<sup>41</sup> indispensável a sua existência.

A realização do Trânsito Seguro, portanto, consiste em dever de todos e de cada um de nós!

### 2.2.2. VISÃO INDIVIDUALISTA SOBRE O CONCEITO DE TRÂNSITO

A legislação de trânsito também vem colaborando para distorcer a imagem e dificultar a compreensão do Trânsito Seguro, (i) ao apresentar (em seu artigo 1º) um conceito individualista e expropriatório da “utilização das vias”, e (ii) ao referir-se à penalidade imposta sobre a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) como “suspensão do direito de dirigir” (art. 256, inc. III, do CTB); quando, em verdade, tem-se a *suspensão da licença para dirigir*, como sanção administrativa que recai sobre um ato administrativo, e não sobre um direito subjetivo individual e absoluto (como muitos ainda imaginam).

---

<sup>40</sup> Segundo RÉGIS FERNANDES DE OLIVEIRA, “Estado moderno, definido como a organização juridicamente soberana da sociedade política, em um território delimitado.” (OLIVEIRA, Régis Fernandes de. *Ato Administrativo*. 4. ed. revista, atualizada e ampl., São Paulo: RT, 2001. p. 18.)

<sup>41</sup> “O Estado, como se nota, constitui-se de quatro elementos essenciais: um *poder soberano* de um *povo* situado num *território* com certas *finalidades*. E a Constituição, como dissemos antes, é o conjunto de normas que organizam estes elementos constitutivos do Estado: *povo, território, poder e fins*.” (SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 21. ed., São Paulo: Malheiros, 2002. p. 98.) DALMO DE ABREU DALLARI refere-se ao “povo” como o “elemento pessoal para a constituição e a existência do Estado, uma vez que sem ele não é possível haver Estado e é para ele que o Estado se forma.” (DALLARI, Dalmo de Abreu. *Elementos de Teoria Geral do Estado*, p. 95.)

O equivocado conceito de trânsito encontra-se inserto no art. 1º, §1º, do CTB: “Considera-se trânsito a *utilização das vias* por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”

O verbo *utilizar*, em uma visão individualista, pode ser compreendido como “fazer uso de, tirar utilidade de, ganhar, lucrar, servir-se”; afastando-se dos conceitos solidários de “tornar útil, empregar com utilidade”.<sup>42</sup> Tem-se, então, uma perigosa combinação de liberdade individual, propriedade privada e o direito de *servir-se* das vias terrestres do território nacional.

O Trânsito Seguro, como dever coletivo decorrente da necessidade de “defesa do Estado e das instituições democráticas”<sup>43</sup>, impõe uma nova forma de perceber e realizar a circulação em vias terrestres. Essa “nova filosofia consiste em mudança de atitude, incorporando-se comportamentos mais seguros e comprometidos com este ideal. Mudanças que não são impostas verticalmente, mas que passam a ser concretizadas com a exteriorização de novas condutas mais adequadas e seguras, de modo a incentivar os demais, de forma horizontal. *O trânsito em condições seguras* não consiste em uma filosofia vertical, imposta de soberano a súdito, mas de comportamentos de concidadãos, como usuários das mesmas vias terrestres”,<sup>44</sup> compartilhando o mesmo espaço, em igualdade de condições e mediante respeito às normas gerais de circulação e de segurança.

Daí afirmar-se que o espaço coletivo do Trânsito Seguro não pode ceder ao individualismo, tampouco subordinar-se a direitos absolutos ou ao “estilo aristocrático-fascista” de dirigir. Ao Estado (todos nós) compete a busca do princípio da igualdade e a realização da segurança viária a favor de todos os usuários das vias terrestres.

### 2.2.3. CNH NÃO CONSTITUI UM DIREITO INDIVIDUAL

Como acima mencionado, a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) não constitui um direito subjetivo, e sim um ato administrativo favorável, denominado *licença*, que será concedido a todo aquele que preencher os requisitos legais (art. 140, do CTB), realizar com aproveitamento todas as etapas do procedimento de habilitação (previsto na Resolução n. 168, do Conselho Nacional de Trânsito, e suas alterações) e submeter-se

---

<sup>42</sup> FERREIRA, Aurélio B. H.. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Verbetes *utilizar*.

<sup>43</sup> Denominação atribuída pelo Constituinte ao Título V (art. 136 a 144), da Constituição da República de 1988: “Título V - Da Defesa do Estado e das instituições democráticas”.

<sup>44</sup> HONORATO, Cássio M. *O Trânsito em condições seguras*, p. 08.

ao cumprimento das regras de circulação e de segurança (previstas na legislação de trânsito).

Sobre as características da *licença*, leciona CELSO ANTONIO BANDEIRA DE MELLO que constitui “ato [administrativo] *vinculado*, unilateral, pelo qual a Administração faculta a alguém o exercício de uma atividade, uma vez demonstrado pelo interessado o preenchimento dos requisitos legais exigidos”.<sup>45</sup>

A denominação (ou rótulo) constante do art. 256, inc. III, do CTB (*i.e.*, penalidade de *suspensão do direito de dirigir*), constitui “herança equivocada, pois advém erroneamente do art. 96, da Lei n. 5.108/66 (que instituiu o 3º Código Nacional de Trânsito), ao referir-se à penalidade decorrente da apreensão do documento de habilitação. Entende-se que a expressão mais adequada, a designar essa penalidade administrativa de trânsito, é suspensão da licença para dirigir.”<sup>46</sup>

Permitir que sejam associados os conceitos de propriedade privada, liberdades públicas e (a falsa noção de) direito de dirigir, constitui grave prejuízo à segurança do trânsito e incentivo ao individualismo.

#### 2.2.4. NECESSIDADE DE NOVO TERMO TÉCNICO EM SUBSTITUIÇÃO A *ACIDENTE DE TRÂNSITO*

Para arrematar essa perigosa combinação de conceitos equivocados e interpretados exclusivamente à luz das liberdades individuais, tem-se a nomenclatura empregada para identificar os graves fatos que ocorrem diariamente nas vias terrestres, e que tem violado os direitos fundamentais à vida e à felicidade de mais de 35.000 famílias anualmente no território nacional: *acidente de trânsito*.

A substituição desse termo é uma necessidade já reconhecida por estudiosos de diferentes áreas do conhecimento. Segundo escólio de HARTMUT GÜNTHER, “a caracterização do evento como acidente, como acaso, como inevitável, dá margem a desculpas e justificativas do tipo ‘não sabia’, ‘não quis’, ‘foi o outro’, algo que somente aumenta os sofrimentos dos inocentes e alivia a consciência daqueles que se comportaram de maneira danosa.”<sup>47</sup> Ainda sob o aspecto psicológico, MARIA HELENA HOFFMANN sustenta que “o acidente sempre esteve associado a uma

---

<sup>45</sup> BANDEIRA DE MELLO, Celso Antonio. *Curso de Direito Administrativo*. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2001. p. 391.

<sup>46</sup> HONORATO, Cássio M. *Sanções do Código de Trânsito Brasileiro*. Campinas: Millennium, 2004. p. 115.

<sup>47</sup> GÜNTHER, Hartmut. *Conscientizar versus punir: reflexões sobre o comportamento no trânsito*. In: BIANCHI, Alessandra Sant’Anna (Org.). *Humanidade e trânsito: desafios para um futuro sustentável*. Curitiba: Conselho Regional de Psicologia da 8. Região, 2009. p. 24-25.

imagem de azar, de geração espontânea e imprevisão implícitas na sua própria definição. [...]. Tanto o *otimismo* irrealista como a *aceitação fatalista* contribuem perigosamente para que não adotemos os meios para evitar a probabilidade de nos envolver num acidente.”<sup>48</sup>

Ao discorrer sobre o “equívoco da palavra acidente”, a sugestão oferecida por ALBERI ESPÍNDULA volta-se ao emprego da expressão “ocorrência de trânsito”, para evitar que preconceitos e julgamentos prévios dos peritos que, por vezes, são requisitos “para atender um *acidente de trânsito* que, na realidade, após os peritos examinarem o local, constataram que se tratava de um homicídio intencional e em outros um suicídio. Assim, os peritos já adotam o procedimento de chegar num local de ocorrência de trânsito sem qualquer prejulgamento dos fatos.”<sup>49</sup>

O termo *acidente de trânsito*, não obstante o fato de encontrar-se previsto em norma da ABNT (NBR 10.697/89), precisa ser revisto e substituído com urgência, de modo a afastar “a falsa noção de mera fatalidade [...]; atribuindo-se à conduta humana que gerou o evento juridicamente relevante o devido grau de responsabilidade”<sup>50</sup>, pois, como bem observou GERALD WILDE, o termo *acidente* contém a noção de *perdão*.<sup>51</sup>

Desse modo, e na ausência de denominação mais adequada, a doutrina defende o “uso das expressões ‘evento culposo de trânsito’ e ‘evento doloso no trânsito’ até que novos conceitos sejam cientificamente desenvolvidos”.<sup>52</sup>

A partir das considerações acima realizadas já é possível perceber que o individualismo imoderado das Declarações do século XVIII ainda produz graves e negativos efeitos sobre o fenômeno trânsito. Remover alguns desses preconceitos (em especial, o conceito individualista de trânsito e a falsa noção da CNH como *direito de dirigir*) e substituir a expressão “acidente de trânsito” constituem as primeiras ações a serem desenvolvidas (durante a Década de Ações para a Segurança Viária) por aqueles que compreendem o fenômeno trânsito como um conjunto de deveres coletivos, relacionado aos Direitos Humanos de Segunda Dimensão.

---

<sup>48</sup> HOFFMANN, Maria Helena; *et alli*. *Comportamento humano no trânsito*. 2. ed., São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. p. 380.

<sup>49</sup> ESPÍNDULA, Alberi. *Perícia criminal e cível: uma visão geral para peritos e usuários de perícia*. 2. ed. Campinas: Millennium, 2005. p. 149.

<sup>50</sup> HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*, p. 09.

<sup>51</sup> “[...]. Somos de fato tão acostumados a que o ambiente nos perdoe de uma maneira ou de outra, que quando a colisão acontece isto é, propositadamente, chamado ‘um acidente’ na linguagem cotidiana.” (WILDE, Gerald J. S. *O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde: o que funciona? o que não funciona? e por que?* Trad. Reinier J.A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005. p. 239.)

<sup>52</sup> HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*, p. 09.

### 2.3. OS DIREITOS SOCIAIS (DE SEGUNDA DIMENSÃO) E OS DEVERES DO ESTADO

A crise social instalada no início do século XX exigiu profundas mudanças (econômicas e sociais) e o reconhecimento de uma nova dimensão de Direitos Humanos (sem exclusão das Liberdades Públicas já consagradas). Os Direitos Humanos de Segunda Dimensão consistem em direitos com caráter positivo, no sentido de exigirem efetiva atuação dos Estados para a garantia da igualdade de todos perante a lei e a consolidação do princípio democrático.

Essa complexa transformação (do *Estado Liberal ao Estado Social*), dando origem ao Estado Máximo, Social ou Intervencionista, foi percebida por PAULO BONAVIDES: “No liberalismo, o valor da liberdade [...] cinge-se à exaltação do indivíduo e de sua personalidade, com a preconizada ausência e desprezo da coação estatal. [...]. Mas como a igualdade a que se arrima o liberalismo é apenas formal, e encobre, na realidade, sob seu manto de abstração, um mundo de desigualdades de fato – econômicas, sociais, políticas e pessoais – termina ‘a apregoada liberdade do liberalismo [...] numa real liberdade de oprimir os fracos, restando a esses, afinal de contas, tão-somente a liberdade de morrer de fome’.”<sup>53</sup>

O Estado Social (ou Intervencionista) instala-se em diversos países, inclusive no Brasil (com a Constituição de 1934),<sup>54</sup> na primeira metade do século XX e busca consagrar dois dos elementos essenciais da tríade da Revolução Francesa: a Liberdade e a Igualdade, reunindo em nível constitucional as *Liberdades Públicas* (já consagradas na Primeira Dimensão) e novos *Direitos Sociais*, que passaram a exigir *ações* de um Estado que deixou a condição passiva (do *laissez faire, laissez passer*) e assumiu o compromisso de realizar (de promover) ações visando a concretização desses Direitos Fundamentais.

Uma segunda espécie de Direitos do Homem passa, então, a ser reconhecida, consagrada em nível constitucional, e “requer uma intervenção ativa do Estado, que não é requerida pela proteção dos direitos de liberdade, [...]. Enquanto os direitos de liberdade nascem contra o superpoder do Estado e, portanto, com o objetivo de limitar o poder, os direitos sociais exigem, para sua realização prática, [...], precisamente o

---

<sup>53</sup> BONAVIDES, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*. Rio de Janeiro: FGV, 1972. p. 31.

<sup>54</sup> JOSÉ AFONSO DA SILVA, ao discorrer sobre “A Constituição de 1934 e a ordem econômica e social”, ressaltou que “Ao lado da clássica declaração de direitos e garantias individuais, inscreveu um título sobre a ordem econômica e social e outro sobre a família, a educação e a cultura, com normas quase todas programáticas, sob a influência da Constituição alemã de Weimar. Regulou os problemas da segurança nacional e estatuiu princípios sobre o funcionalismo público (arts. 159-172). Fora, por fim, um documento de compromisso entre o liberalismo e o intervencionismo.” (SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 21. ed., São Paulo: Malheiros, 2002. p. 82)



contrário, isto é, a ampliação dos poderes do Estado.”<sup>55</sup> Fala-se, então, em Estado Máximo ou Intervencionista, em que a “dignidade da pessoa humana é simultaneamente limite e tarefa dos poderes estatais”<sup>56</sup>. Para PAULO BONAVIDES, um Estado somente poderá ser reconhecido como Estado Social:

“Quando o Estado, coagido pela pressão das massas, pelas reivindicações que a impaciência do quarto estado faz ao poder político, confere, no Estado constitucional ou fora dele, os direitos do trabalho, da previdência, da educação, intervém na economia como distribuidor, dita o salário, manipula moeda, regula os preços, combate o desemprego, protege os enfermos, dá ao trabalhador e ao burocrata a casa própria, financia as exportações, concede crédito, institui comissões de abastecimento, provê necessidades individuais, enfrenta crises econômicas, coloca na sociedade todas as classes na mais estreita dependência de seu poderio econômico, político e social, em suma, estende sua influência a quase todos os domínios que dantes pertenciam, em grande parte, à área da iniciativa individual, nesse instante o Estado pode com justiça receber a denominação de Estado social.”<sup>57</sup>

Junto ao art. 6º da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, são relacionados os seguintes direitos sociais: “educação, saúde, trabalho, moradia, lazer, *segurança*, previdência social, proteção à maternidade e à infância, assistência aos desamparados”. Nessa nobre relação de Direitos Fundamentais a serem defendidos e buscados (perseguidos diuturnamente, poderia dizer!) faz-se necessário destacar o Direito à Segurança que, em relação à utilização das vias terrestres do território nacional, converte-se em *Trânsito Seguro*, como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos.

### 2.3.1. O TRÂNSITO SEGURO COMO GARANTIA CONSTITUCIONAL

Se de fato somos um Estado Democrático de Direito que tem por fundamento a *dignidade da pessoa humana* (como afirmado no art. 1º, inc. III, da Constituição da República de 1988), o fenômeno trânsito não pode ser visto apenas como o exercício de liberdades individuais, pois “onde não houver respeito pela vida e pela integridade física e moral do ser humano, [...] não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana”<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*, p. 72.

<sup>56</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. *Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988*, p. 47.

<sup>57</sup> BONAVIDES, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*, p. 208.

<sup>58</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. *Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988*, p. 61.

No Estado de Direito democrático, portanto, não basta a Liberdade de Circulação, faz-se necessário que o trânsito seja realizado em condições seguras, mediante sujeição de todos às normas de circulação e de segurança (previstas no Capítulo III e seguintes, do CTB).

Por se tratar de Direito Fundamental de Segunda Dimensão, o Trânsito Seguro exige que o Estado (por meio dos representantes legislativos) crie normas reguladoras do uso das vias terrestres, visando “tornar útil” e “empregar com utilidade” esse espaço coletivo; exige que o Estado (por meio dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito) fiscalize e faça cumprir a legislação de trânsito; e exige do Estado (de cada um de nós) o fiel cumprimento das normas de circulação e de segurança no trânsito.

Eis os papéis do Estado Social (e Intervencionista) para a realização do Trânsito Seguro: regulamentar o uso das vias, realizar diuturnamente o policiamento ostensivo e a fiscalização do cumprimento das normas, e promover ações visando proteger todos os Direitos Humanos relacionados ao fenômeno trânsito.

### 2.3.2. DIREITO OU GARANTIA CONSTITUCIONAL?

A utilização das vias terrestres envolve uma série de direitos fundamentais, em que se destacam a vida, a integridade física, a propriedade, bem como a Liberdade de Circulação.

Para assegurar o uso social dessas vias (no sentido de "tornar útil" e "empregar com utilidade" o espaço coletivo), bem como conferir segurança aos direitos fundamentais que ficam expostos a perigo de dano no exercício dessa atividade, surge o Trânsito Seguro como instrumento de defesa desses direitos e liberdades. Segundo PILAR GÓMEZ PAVÓN, “indudablemente, la razón para proteger la seguridad del tránsito es, en último término, la protección de la vida, integridad corporal, y bienes tanto particulares como comunitarios que puedan verse dañados”.<sup>59</sup>

A distinção entre aqueles institutos (*i.e.*, direitos e garantias) foi realizada por RUI BARBOSA, ao afirmar que se encontram “[...], no texto da lei fundamental, as disposições *meramente declaratórias*, que são as que imprimem existência legal aos direitos reconhecidos, e as disposições *assecuratórias*, que são as que, em defesa dos

---

<sup>59</sup> PAVÓN, Pilar Gómez. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, p. 90.

direitos, limitam o poder. Aquelas instituem os direitos; estas, as garantias”.<sup>60</sup> Acrescenta, ainda, que as *garantias constitucionais*:

“[...] são *formalidades* prescritas pelas Constituições, para abrigarem dos abusos do poder e das violações possíveis de seus concidadãos os *direitos constitutivos da personalidade individual*, e *direitos*, quer individuais, quer sociais, quer políticos, que não são formalidades prescritas por Constituições, mas atributos da natureza humana, que adquirem um caráter ético na vida superorgânica, sem os quais a sociedade é impossível [...]”<sup>61</sup>

As garantias constitucionais, portanto, "asseguram ao indivíduo a possibilidade de exigir dos Poderes Públicos o respeito ao direito que instrumentalizam".<sup>62</sup>

Dessas lições, torna-se fácil compreender que o Trânsito Seguro (como Direito Fundamental de Segunda Dimensão, implícito e decorrente da liberdade inserta no art. 5º, inc. XV, e do dever imposto nos artigos 6º e 144, da Constituição da República) assume a característica de garantia constitucional, atuando como sistema de *segurança*<sup>63</sup> e de defesa dos direitos fundamentais (*i.e.*, vida, integridade física e propriedade) que ficam expostos a perigo de dano durante a utilização das vias terrestres.

A partir desse dever de o Estado criar e estruturar *disposições assecuratórias* dos direitos relacionados ao uso (social e útil) das vias terrestres, cumpre à legislação de trânsito estabelecer um conjunto de normas (denominadas regras gerais de circulação e de segurança no trânsito) e cominar sanções a seus violadores, para evitar excessos e "assegurar aos demais membros da sociedade a fruição desses mesmos direitos".<sup>64</sup>

O Trânsito Seguro consiste em garantia constitucional, cuja finalidade é assegurar o direito à vida e à incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres.

### 2.3.3. O CONCEITO SOCIAL DE TRÂNSITO

O trânsito, quando realizado por concidadãos em um Estado Democrático de Direito, não pode ser conceituado (ou visto) como o uso individual do espaço coletivo.

---

<sup>60</sup> BARBOSA, Rui. *República: teoria e prática: textos doutrinários sobre direitos humanos e políticos consagrados na Primeira Constituição da República*. Seleção e coordenação de Hildon Rocha. Petrópolis: Vozes; Brasília: Câmara dos Deputados, 1978. p. 124.

<sup>61</sup> BARBOSA, Rui. *República: teoria e prática*, p. 123.

<sup>62</sup> MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocência Mártires; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. *Curso de Direito Constitucional*. São Paulo: Saraiva, 2007. p. 258.

<sup>63</sup> “*Garantia*, ou segurança de um direito, é o requisito de legalidade, que o defende contra a ameaça de certas classes de atentados, de ocorrência mais ou menos fácil.” (BARBOSA, Rui. *República: teoria e prática*, p. 123.)

<sup>64</sup> Texto extraído do artigo 4º, da Declaração de Direitos do Homem e do Cidadão, de 1789. Confira a redação do artigo junto ao item 2.1., *supra*.

Constitui, em verdade, o “empregar com utilidade” as vias terrestres de todo o território nacional, de modo a torná-las úteis e seguras a todos.

Desse modo, dever-se-ia considerar *trânsito* a utilização social e coletiva das vias terrestres, por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada ou estacionamento, mediante fiel cumprimento das normas gerais de circulação, garantindo-se segurança a todos e respeito à vida.

#### 2.3.4. INFLUÊNCIA DOS DIREITOS SOCIAIS SOBRE O FENÔMENO TRÂNSITO

A afirmação, em texto de lei (art. 1º, §2º, do CTB), da existência de uma nova filosofia no trato diário do trânsito constitui prova incontestável da influência dos Direitos Sociais sobre nosso Estado e da necessidade de promover-se o Trânsito Seguro. Sobre a filosofia do *Trânsito em Condições Seguras* destaca-se:

“Mencionamos na introdução a necessidade de implantar uma nova filosofia no trato diário do trânsito. Mas, em que consiste esta filosofia do *trânsito em condições seguras*? Para os ‘catequizados’, a nova filosofia consiste na manutenção (ou na renovação) da fé. A fé aqui é revelada pelo *princípio da confiança* (ou princípio da boa fé), ou seja, na certeza que faço a minha parte e acredito que os demais também cumprirão seus deveres. Exemplo ilustrativo encontra-se no sinal luminoso de parada obrigatória (conhecido como sinal, semáforo, farol ou sinaleira): seguimos quando vemos a cor verde porque acreditamos que os demais obedecerão ao comando expresso em um pedaço de vidro de cor vermelha. Para os demais usuários das vias terrestres (ainda não humanizados), a nova filosofia consiste em mudança de atitude, incorporando-se comportamentos mais seguros e comprometidos com este ideal. Mudanças que não são impostas verticalmente, mas que passam a ser concretizadas com a exteriorização de novas condutas mais adequadas e seguras, de modo a incentivar os demais, de forma horizontal. *O trânsito em condições seguras* não consiste em uma filosofia vertical, imposta de soberano a súdito, mas de comportamentos de concidadãos, como usuários das mesmas vias terrestres.”<sup>65</sup>

Exemplo marcante dessa influência pode ser observado na forma de compreender alguns institutos relacionados ao trânsito, em especial a licença para dirigir (CNH) e a natureza jurídica das sanções que recaem sobre esse ato administrativo favorável: suspensão e cassação da licença para dirigir.

Todo aquele que, ao final do procedimento de habilitação, conquista a licença para dirigir (como espécie de ato administrativo denominado *licença*), submete-se (como

---

<sup>65</sup> HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*, p. 07-08.

*conditio sine qua non*) ao cumprimento das normas previstas na legislação de trânsito. Segundo leciona MARCELO CAETANO, “o efeito mais importante da concessão de licença consiste em colocar aquele que dela [se] beneficia, ou o local licenciado, sob a vigilância especial da polícia.”<sup>66</sup> Desse modo, esclarece a melhor doutrina que:

"Obtida a licença para dirigir, o interessado que cumpriu os requisitos legais torna-se *portador de um privilégio*, e como tal passa a exercer uma atividade controlada pelo poder de polícia; sujeitando-se a determinadas regras e condições para que possa conduzir veículo automotor em via terrestre. Não cumpridas essas condições impostas, a licença poderá ser suspensa ou cassada, sem que se fale em pena restritiva de direito; mas tão-somente em retirada de um ato administrativo."<sup>67</sup>

O concidadão que desejar fazer uso do espaço coletivo do trânsito precisará reconhecer limites a sua liberdade de circulação, sob pena de violar as regras de segurança (sujeitando-se a sanções) e expor a perigo os direitos fundamentais dos demais cidadãos.

### 2.3.5. A CONTROVERTIDA INTERPRETAÇÃO DAS NORMAS SOBRE EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Questão preocupante, na atualidade jurídica, volta-se à interpretação das normas relacionadas à embriaguez ao volante, em especial o tipo penal descrito no art. 306 e a norma inserta no art. 277, §3º do CTB (que foi acrescida pela Lei n. 11.705/08, conhecida como "Lei Seca"): “§3º. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* deste artigo.”

Duas orientações doutrinárias distintas foram estruturadas nos anos de 2008 e 2009, gerando duas correntes jurisprudenciais opostas nos tribunais jurisdicionais, com destaque para as decisões da 5ª e da 6ª Turmas do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

A primeira orientação doutrinária foi exposta por LUIZ FLÁVIO GOMES, defendendo a inconstitucionalidade da norma constante do art. 277, §3º, e a inexistência de Crime de Embriaguez ao Volante na hipótese de o condutor recusar-se à realização dos exames de alcoolemia (ou seja, exames laboratoriais, como o de sangue ou urina, e o exame de ar alveolar, em etilômetros), com fundamento no art. 8º, item 2, alínea g, da Convenção Americana sobre Direitos Humanos (aprovada na Conferência de *São José da Costa Rica*, em 22.11.1969):

---

<sup>66</sup> CAETANO, Marcello. *Manual de Direito Administrativo*. 10. ed., 6. reimp., Coimbra: Almedina, 1997/1999. vol. II, p. 1168.

<sup>67</sup> HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*, p. 117.

“Em matéria de prova da embriaguez há, de qualquer modo, uma premissa básica a ser observada: ninguém está obrigado a fazer prova contra si mesmo (direito de não auto-incriminação, que vem previsto de forma expressa no art. 8º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos, que possui valor constitucional [...]). O sujeito não está obrigado a ceder seu corpo ou parte dele para fazer prova (contra ele mesmo). Em outras palavras: não está obrigado a ceder sangue, não está obrigado a soprar o bafômetro (porque essas duas provas envolvem o corpo humano do suspeito e porque exigem dele uma postura ativa). Havendo recusa, resta o exame clínico (que é feito geralmente nos Institutos Médico-Legais) ou a prova testemunhal. [...]. Conclusão: o § 3º que estamos comentando só tem pertinência em relação ao exame clínico. A recusa ao exame de sangue e ao bafômetro não está sujeita a nenhuma sanção. Quando alguém exercita um direito (direito de não auto-incriminação) não pode sofrer qualquer tipo de sanção. O que está autorizado por uma norma não pode estar proibido por outra. [...]. A lei nova é inconstitucional (como alguns juízes estão reconhecendo, em suas liminares)? Em parte sim, em parte não. Quando ela pune o motorista (embora com penas administrativas) por recusar o exame de sangue ou o bafômetro, sim (é inconstitucional). Por quê? Porque todos os cidadãos brasileiros, por força do art. 8º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos, não são obrigados a se auto-incriminar, ou seja, não são obrigados a ceder seu corpo ou parte dele (ainda que seja um só sopro) para fazer prova contra eles mesmos. Bafômetro (que exige participação ativa do suspeito e intervenção do seu corpo) não é a mesma coisa que mostrar a carteira de habilitação.”<sup>68</sup>

Essa orientação chegou, no segundo semestre de 2008, ao Superior Tribunal de Justiça e conduziu a 6ª Turma de Ministros julgadores a adotar uma visão individualista do fenômeno trânsito (focando exclusivamente as Liberdades Públicas), culminando por afirmar que "a figura típica só se perfaz com a quantificação objetiva da concentração de álcool no sangue o que não se pode presumir". Destaca-se a Decisão:

"HABEAS CORPUS. TRANCAMENTO DA AÇÃO PENAL. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. AUSÊNCIA DE EXAME DE ALCOOLEMIA. AFERIÇÃO DA DOSAGEM QUE DEVE SER SUPERIOR A 6 (SEIS) DECIGRAMAS. NECESSIDADE. ELEMENTAR DO TIPO. 1. Antes da edição da Lei nº 11.705/08 bastava, para a configuração do delito de embriaguez ao volante, que o agente, sob a influência de álcool, expusesse a dano potencial a incolumidade de outrem. 2.

---

<sup>68</sup> GOMES, Luiz Flávio. *Lei seca: acertos, equívocos, abusos e impunidade*. Disponível em [http://www.lfg.com.br/public\\_html/article.php?story=20080804114125256](http://www.lfg.com.br/public_html/article.php?story=20080804114125256) (Acesso em: 14. Ago. 2008).

Entretanto, com o advento da referida Lei, inseriu-se a quantidade mínima exigível e excluiu-se a necessidade de exposição de dano potencial, delimitando-se o meio de prova admissível, ou seja, a figura típica só se perfaz com a quantificação objetiva da concentração de álcool no sangue o que não se pode presumir. A dosagem etílica, portanto, passou a integrar o tipo penal que exige seja comprovadamente superior a 6 (seis) decigramas. 3. Essa comprovação, conforme o Decreto nº 6.488 de 19.6.08 pode ser feita por duas maneiras: exame de sangue ou teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro), este último também conhecido como bafômetro. 4. Cometeu-se um equívoco na edição da Lei. Isso não pode, por certo, ensejar do magistrado a correção das falhas estruturais com o objetivo de conferir-lhe efetividade. O Direito Penal rege-se, antes de tudo, pela estrita legalidade e tipicidade. 5. Assim, para comprovar a embriaguez, objetivamente delimitada pelo art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, é indispensável a prova técnica consubstanciada no teste do bafômetro ou no exame de sangue. 6. Ordem concedida."<sup>69</sup>

Interessante observar, desde logo, que na mesma Convenção de Direitos Humanos em que foi destacado o *direito de não auto-incriminação* (previsto no art. 8º, item 2., alínea g, do *Pacto de São José da Costa Rica*), também se encontram previstas no artigo 32 duas normas revelando a impossibilidade de os direitos e as liberdades individuais serem considerados valores absolutos; bem como a existência de *deveres sociais*, impostos a todos aqueles que convivem em um Estado Democrático de Direito:

"Artigo 32. Correlação entre deveres e direitos. 1. Toda pessoa tem deveres para com a família, a comunidade e a humanidade. 2. Os direitos de cada pessoa são limitados pelos direitos dos demais, pela segurança de todos e pelas justas exigências do bem comum, em uma sociedade democrática".<sup>70</sup>

Essa "correlação entre deveres e direitos" reconhece, mais uma vez, a existência de diferentes dimensões de Direitos Humanos e revela que, no espaço coletivo do Trânsito Seguro, o exercício dos direitos e das liberdades individuais encontra-se regulamentado pelo Estado por meio de normas que atuam como *instrumento assecuratório* de padrões mínimos de segurança a todos no trânsito; ou seja, como *garantia constitucional* com o fim de abrigar "dos abusos do poder e das violações possíveis de seus concidadãos os *direitos constitutivos da personalidade individual*"<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> STJ. HABEAS CORPUS n. 166.377-SP (2010/0050942-8). Rel. Min. OG FERNANDES. Julgamento em 10.06.2010. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/Abre\\_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=10435711&sReg=201000509428&sData=20100701&sTipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/Abre_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=10435711&sReg=201000509428&sData=20100701&sTipo=5&formato=PDF) (Acesso em: 08.Mai.2011, às 11h08min).

<sup>70</sup> PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o Direito Constitucional Internacional*, p. 442.

<sup>71</sup> BARBOSA, Rui. *República: teoria e prática*, p. 123.

Felizmente uma segunda orientação doutrinária foi defendida e divulgada ao início do ano de 2009, revelando “a necessidade de harmonização entre o exercício de um direito individual e o direito coletivo à segurança do trânsito.”<sup>72</sup> A partir da natureza jurídica da CNH e da ponderação entre as liberdades individuais e os deveres impostos ao Estado (para garantir o Trânsito Seguro), restou consagrada a constitucionalidade da norma inserta no artigo 277, §3º, da Lei de Trânsito:

“É certo que aquele que exerce um direito fundamental (*i.e.*, direito ao silêncio e de não produzir prova contra si mesmo), assegurado em Tratado Internacional e incorporado por nosso Estado em nível constitucional, não pode ficar sujeito a sanções de polícia ou a penas de natureza criminal. Face a ausência de ilicitude de sua conduta, não há que se falar em crime de desobediência (art. 330 do CP) ou em infração administrativa (art. 195 do CTB). [...]. De outro lado, porém, o princípio do trânsito em condições seguras (art. 1º, § 2º do CTB) e o dever de o Estado garantir a segurança pública e preservar a incolumidade das pessoas (art. 144, *caput*, CF/1988) exigem providências, de modo a evitar que os violadores das normas de circulação continuem a gerar perigo de dano aos demais usuários da via terrestre. Nesse contexto de colisão (ou conflito) entre direitos fundamentais individuais e direitos coletivos à segurança e à integridade física, é que merece ser pensada a constitucionalidade material da norma inserta no § 3º, do art. 277 do CTB, que possibilita à Autoridade de Trânsito impor “ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer” dos exames de alcoolemia uma espécie de *sanção rescisória de ato administrativo favorável* que recai sobre a licença para dirigir. Segundo JOSÉ CARLOS VIEIRA ANDRADE, “haverá colisão ou conflito [entre direitos ou entre direitos e valores afirmados por normas ou princípios constitucionais] sempre que se deva entender que a Constituição protege simultaneamente dois valores ou bens em contradição concreta”. Esse conflito, portanto, “impõe a ponderação de todos os valores constitucionais aplicáveis, para que se não ignore algum deles, para que a Constituição (essa, sim) seja preservada na maior medida possível.”<sup>73</sup> A ponderação desse conflito entre direitos fundamentais (individuais e coletivos), associada à natureza jurídica da CNH e da sua eventual suspensão (como espécie de sanção rescisória de ato administrativo favorável), conduz à afirmação da constitucionalidade da penalidade de suspensão da licença para dirigir, cominada junto ao art. 277, § 3º, do Código de Trânsito Brasileiro. [...]. A recusa à realização dos exames de alcoolemia precisa ser

---

<sup>72</sup> HONORATO, Cássio M. *Dois crimes de embriaguez ao volante e as alterações introduzidas pela Lei 11.705/2008*. RT 880, ano 98, fev. 2009. p. 348.

<sup>73</sup> ANDRADE, José Carlos Vieira de. *Os Direitos Fundamentais na Constituição Portuguesa de 1976*. Coimbra: Livraria Almedina, 1987. p. 220 e 222.



interpretada à luz dos princípios constitucionais de garantia, evitando-se prisões ilegais e, ao mesmo tempo, proporcionando eficácia aos *atos regra* que integram a legislação de trânsito. Revelada a natureza jurídica da Carteira Nacional de Habilitação (como espécie de licença), e sendo possível a suspensão ou a retirada desse ato administrativo (desde que observados os princípios constitucionais, em especial o da legalidade e do devido processo legal), pode-se afirmar que a norma inserta no § 3º, do art. 277 da Lei de Trânsito, é materialmente constitucional; encontrando-se cominada na legislação pátria mais uma hipótese de suspensão da licença para dirigir<sup>74</sup>,<sup>75</sup>.

Do mesmo modo, uma nova orientação jurisprudencial floresceu junto aos Ministros que integram a 5ª Turma do STJ, culminando por afirmar a "desnecessidade de realização de exame específico para aferição do teor do álcool no sangue se de outra forma se puder comprovar a embriaguez". Destacam-se nesse sentido:

"RECURSO ORDINÁRIO EM *HABEAS CORPUS*. TIPICIDADE. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. ART. 306 DA LEI 9.507/97. RECUSA AO EXAME DE ALCOOLEMIA. INVIABILIDADE DA PRETENSÃO DE TRANCAMENTO DA AÇÃO PENAL PELA AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DE QUE PREENCHIDO ELEMENTO OBJETIVO DO TIPO - CONCENTRAÇÃO DE ÁLCOOL DO SANGUE. DESNECESSIDADE DE REALIZAÇÃO DE EXAME ESPECÍFICO PARA AFERIÇÃO DO TEOR DE ÁLCOOL NO SANGUE SE DE OUTRA FORMA SE PUDER COMPROVAR A EMBRIAGUEZ. ESTADO ETÍLICO EVIDENTE. PARECER MINISTERIAL PELO DESPROVIMENTO DO RECURSO. RECURSO DESPROVIDO. 1. [...]. 2. A ausência de realização de exame de alcoolemia não induz à atipicidade do fato pelo não preenchimento de elemento objetivo do tipo (art. 306 da Lei 9.503/97), se de outra forma se puder comprovar a embriaguez do condutor de veículo automotor. Precedentes. 3. A prova da embriaguez ao volante deve ser feita, preferencialmente, por meio de perícia (teste de alcoolemia ou de sangue), mas esta pode ser suprida (se impossível de ser realizada no momento ou em vista da recusa do cidadão), pelo exame clínico e, mesmo, pela prova testemunhal, esta, *em casos excepcionais*, por exemplo, *quando o estado etílico é evidente e a própria conduta na direção do veículo demonstra o perigo potencial a incolumidade pública, como ocorreu no caso concreto*. 4. Recurso desprovido, em consonância com o parecer ministerial."<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> Em relação às demais hipóteses de imposição da penalidade de *Suspensão da Licença para Dirigir*, confira HONORATO, Cássio M. *Sanções do Código de Trânsito Brasileiro*, p. 126-132.

<sup>75</sup> HONORATO, Cássio M. *Dois crimes de embriaguez ao volante e as alterações introduzidas pela Lei 11.705/2008*. RT 880, ano 98, fev. 2009. p. 350-352.

<sup>76</sup> STJ. RHC n. 26.432/MT. 5ª Turma. Rel. Min. NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO. Julgamento em 19.11.2009. Disponível em:

"*HABEAS CORPUS*. ART. 306, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. [...]. 1. Segundo o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, configura-se o crime de embriaguez ao volante ou de condução de veículo automotor sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos se o motorista "[c]onduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência". 2. Demonstrado pelas competentes vias administrativas que a concentração alcoólica no sangue do condutor de veículo automotor é superior àquela que a lei proíbe, resta configurado o crime de embriaguez ao volante, o qual, segundo a melhor jurisprudência, é crime de perigo abstrato, "cujo objeto jurídico tutelado é a incolumidade pública, e o sujeito passivo, a coletividade." (STF, RHC 82.517/CE, 1.<sup>a</sup> Turma, Rel. Min. ELLEN GRACIE, DJ de 21/02/2003). 3. *A prova da embriaguez ao volante deve ser feita, preferencialmente, por meio de perícia (teste de alcoolemia ou de sangue), mas esta pode ser suprida (se impossível de ser realizada no momento ou em vista da recusa do cidadão), pelo exame clínico e, mesmo, pela prova testemunhal, esta, em casos excepcionais, por exemplo, quando o estado etílico é evidente e a própria conduta na direção do veículo demonstra o perigo potencial a incolumidade pública, como ocorreu no caso concreto.*" (STJ, RHC 26.432/MT, 5.<sup>a</sup> Turma, Rel. Min. NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, DJe de 22/02/2010). Ainda que assim não o fosse, há notícias nos autos de que o Paciente submeteu-se a exame de sangue, cujo resultado não há como se inferir dos documentos juntados aos autos pela Defesa. 4. O delito de condução de veículo automotor sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos é de ação penal pública incondicionada, independente, portanto, de representação das vítimas. Impropriedade da alegação de decadência."<sup>77</sup>

O momento atual (ao início da *Década de Ações para a Segurança Viária*) é de grande expectativa, pois há duas correntes doutrinárias distintas e duas orientações jurisprudenciais (opostas) em relação ao tipo penal descrito no art. 306 do CTB;<sup>78</sup> e muito tem-se trabalhado para *revelar* a existência de dois Crimes de Embriaguez ao

---

[https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/Abre\\_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=7095544&sReg=200901313757&sData=20100222&sTipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/Abre_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=7095544&sReg=200901313757&sData=20100222&sTipo=5&formato=PDF) (Acesso em: 08.Maio.2011, às 10h16min).

<sup>77</sup> STJ. HABEAS CORPUS n. 117.230 - RS (2008/0217862-4). Rel. Min. LAURITA VAZ. Julgamento em 23.11.2010. Disponível em:

[https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/Abre\\_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=13040874&sReg=200802178624&sData=20101213&sTipo=5&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/revistaelectronica/Abre_Documento.asp?sLink=ATC&sSeq=13040874&sReg=200802178624&sData=20101213&sTipo=5&formato=PDF) (Acesso em: 08.Maio.2011, às 09h53min).

<sup>78</sup> CTB. "Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência." (Dispositivo com redação alterada pela Lei n. 11.705/08.)

Volante: (i) por excesso de alcoolemia e (ii) por dirigir sob influência de qualquer substância psicoativa, inclusive o álcool. Para tanto, destaca-se na melhor doutrina:

“Não há que se falar, portanto, em *anistia* ou *abolitio criminis* em relação aos Crimes de Embriaguez ao Volante, pois a norma penal incriminadora anteriormente prevista no artigo 306, do CTB, continua vigendo na segunda parte do atual dispositivo. A Lei n. 11.705/08, seguindo as finalidades expressamente declaradas em seu artigo 1º, inovou a legislação de trânsito, ampliando a norma penal previamente descrita no art. 306, de modo a estabelecer alcoolemia zero e impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir (i) com excesso de alcoolemia, ou (ii) sob influência de qualquer substância psicoativa (inclusive o álcool). Realizados os exames de alcoolemia, e restando comprovada TAS [Taxa de Álcool no Sangue] igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue, o autor do fato será denunciado e processado pela norma penal incriminadora descrita na primeira parte do artigo 306 do CTB. Caso não sejam realizados os exames de alcoolemia, mas havendo outros meios que comprovem que o condutor do veículo encontrava-se sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa (e gerando perigo de dano aos demais usuários da via terrestre [...]), a denúncia poderá ser oferecida com fundamento na norma descrita na parte final do artigo 306, pois o álcool também constitui ‘substância psicoativa que determina dependência’.”<sup>79</sup>

Roga-se que o individualismo (sobre o qual se edificou a primeira orientação) desacelere em favor da segurança viária e dê preferência à orientação que privilegia o aspecto coletivo do trânsito em condições seguras.

A interpretação das normas de trânsito não pode ser realizada exclusivamente sobre o aspecto individual das Liberdades Públicas (ou Direitos de Primeira Dimensão). Faz-se necessário que o Estado, por meio de todos os órgãos e instituições democráticas (aqui incluídos o Poder Judiciário e o Ministério Público), promova segurança viária, na forma dos artigos 6º e 144 da Constituição da República.

*Revelar* ao Judiciário e às funções essenciais à Justiça<sup>80</sup> seu papel de *Enforcement* para a realização do Trânsito Seguro também constitui desafio e missão a ser desempenhada durante a Década de Ações para a Segurança Viária.

#### 2.4. OUTRAS DIMENSÕES DE DIREITOS FUNDAMENTAIS

<sup>79</sup> HONORATO, Cássio M. *Dois crimes de embriaguez ao volante e as alterações introduzidas pela Lei 11.705/2008*. RT 880, ano 98, fev. 2009. p. 361-362.

<sup>80</sup> No interior do Capítulo IV, do Título IV da CR/88, sob a denominação “Funções Essenciais à Justiça”, destacam-se o Ministério Público (art. 127 a 130), a Advocacia Pública (art. 131 e 132), a Advocacia (art. 133) e a Defensoria Pública (art. 134).

Os ideais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade, inicialmente defendidos pela Grande Revolução francesa de 1789, somente foram reunidos e concretizados a partir da Declaração Universal de Direitos do Homem, aprovada pela Assembléia Geral da ONU, em 10 de dezembro de 1948. Destaca-se em seu artigo inaugural: “Artigo I. Todos os homens nascem livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade.”<sup>81</sup>

Em defesa da solidariedade e da fraternidade, surge uma nova dimensão de Direitos Humanos voltada à realização do direito à paz, à autodeterminação dos povos e à defesa de interesses coletivos e difusos, como a preservação do meio ambiente. Sobre essa Terceira Dimensão de Direitos Fundamentais, destaca-se a lição de INGO W. SARLET: “Os direitos fundamentais da terceira dimensão, também denominados de direitos de fraternidade ou de solidariedade, trazem como nota distintiva o fato de se desprenderem, em princípio, da figura do homem-indivíduo como seu titular, destinando-se à proteção de grupos humanos (família, povo, nação), e caracterizando-se, conseqüentemente, como direitos de titularidade coletiva ou difusa. [...]. Dentre os direitos fundamentais da terceira dimensão consensualmente mais citados, cumpre referir os direitos à paz, à autodeterminação dos povos, ao desenvolvimento, ao meio ambiente e qualidade de vida, bem como à conservação e utilização do patrimônio histórico e cultural e o direito de comunicação. [...]”<sup>82</sup>

Os direitos fundamentais à vida e à integridade física não são os únicos Direitos Humanos (relacionados ao fenômeno trânsito) a serem tutelados (e garantidos) pelo Estado. Bem lembra TOMÁS CANO CAMPOS que “a su lado, existen otros muchos, que también es preciso salvaguardar y tutelar. En este sentido merecen una mención especial la protección del medio ambiente, la defensa del patrimonio histórico, los intereses económicos, etc. Se trata de bienes y derechos, también de rango constitucional, que sufren una incidencia negativa como consecuencia del progresivo incremento de la motorización y que la normativa reguladora del tráfico no puede (o debe) dejar de lado.”<sup>83</sup>

Prova da influência da Solidariedade (ou da Fraternidade), em busca do trânsito em condições seguras, encontra-se na norma inserta no art. 29, §2º, do Código de Trânsito Brasileiro, ao prescrever a responsabilidade de todos, uns pelos outros e, em especial, pela segurança dos pedestres: “§2º. Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão

---

<sup>81</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 232.

<sup>82</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*, p. 50-51.

<sup>83</sup> CAMPOS, Tomás Cano. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*, p. 238.

sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”.

A partir do *direito à paz*, PAULO BONAVIDES sustenta que a *democracia* constitui “um direito de qualidade distinta”<sup>84</sup>, afirmando tratar-se de um Direito Fundamental de Quarta Dimensão que exige “duas condições básicas: primeiro uma fé pertinaz nos seus valores e, segundo, um contínuo exercício”<sup>85</sup>. A *democracia* foi reconhecida pela ONU (A/Res/60/1, par. 135)<sup>86</sup> como *valor universal*, em 2005, e pela Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, como qualidade essencial a legitimar o Estado Democrático de Direito (princípio estruturante do Estado, na forma do art. 1º, *caput*, da CR/88), sobre o qual se desenvolve a *fórmula de Lincoln*: “governo do povo, pelo povo e para o povo”.<sup>87</sup>

Por fim, chegando à “nova fronteira dos direitos humanos”, encontra-se a noção de *Biodireito*, ou seja, “a compreensão do fenômeno jurídico enquanto conhecimento prático visceralmente compromissado com a promoção da vida humana”<sup>88</sup>. Na área médica, a Quinta Dimensão de Direitos Fundamentais recebe a denominação de *Bioética* e apresenta quatro princípios básicos: beneficência, não maleficência, autonomia e preservação da vida.<sup>89</sup>

As diferentes dimensões de Direitos Fundamentais acima destacadas constituem um conjunto de direitos, liberdades e garantias (individuais, coletivos e difusos) inerentes e indispensáveis aos seres humanos, cuja finalidade é a realização da dignidade da pessoa

---

<sup>84</sup> BONAVIDES, Paulo. *Teoria do Estado*. 3. ed., 3. tirag. São Paulo: Malheiros, 2001. p. 349.

<sup>85</sup> BONAVIDES, Paulo. *Teoria do Estado*, p. 193.

<sup>86</sup> “*Democracy*. 135. We reaffirm that democracy is a universal value based on the freely expressed will of people to determine their own political, economic, social and cultural systems and their full participation in all aspects of their lives. We also reaffirm that while democracies share common features, there is no single model of democracy, that it does not belong to any country or region, and reaffirm the necessity of due respect for sovereignty and the right of self-determination. We stress that democracy, development and respect for all human rights and fundamental freedoms are interdependent and mutually reinforcing.” (U.N./General Assembly. 2005 World Summit Outcome. Resolution n. 60/1, par. 135. September, 15th. 2005).

Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/487/60/PDF/N0548760.pdf> (Acesso em: 12.Mai.2011, às 06h45min).

<sup>87</sup> Em relação à justificação do princípio democrático e a “fórmula de Lincoln”, confira CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*, p. 281-319.

<sup>88</sup> PEREIRA E SILVA, Reinaldo. *Biodireito: a nova fronteira dos direitos humanos*. RT/Fasc. Civ., São Paulo, v. 816, out./2003. p. 70. Segundo o autor, constituem desafios ao *Biodireito*: a discriminação genética e o direito de não saber; a possibilidade (ou não) de patentear seres vivos; o comércio de órgãos, tecidos e partes do corpo humano; o direito ao conhecimento da ascendência biológica, e a polêmica questão da *distanásia* (ou seja, “ação de prolongar a agonia humana, adiando inutilmente a morte”) frente ao direito de morrer com dignidade, dentre outros (Id., p. 71-90).

<sup>89</sup> HIRSCHHEIMER, Mário Roberto; CONSTANTINO, Clóvis Francisco. *Direito de morrer em paz e com dignidade*. Boletim IBCCrim, São Paulo, n. 172, na 14, mar. 2007. p. 09.

O tema encontra-se previsto na Resolução CFM n. 1805, de 09.11.2006. Disponível em: [http://www.huwc.ufc.br/arquivos/biblioteca\\_cientifica/1188236371\\_18\\_0.pdf](http://www.huwc.ufc.br/arquivos/biblioteca_cientifica/1188236371_18_0.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 10h18min).

humana. O reconhecimento e a incessante luta para a realização desses direitos em um Estado revelam o estágio evolutivo de seu povo. Pergunta-se, então: qual o atual estágio evolutivo do povo brasileiro?

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

Aliás, bem reconheceu o jornalista J. PEDRO CORRÊA “que não tínhamos e não temos hoje cultura de trânsito, educação de trânsito, que nossos valores precisam ser revistos e que isso é trabalho para mais de uma década.”<sup>90</sup>

Eis o longo caminho a ser percorrido nessa Década de Ações para a Segurança Viária: fazer com que o fenômeno trânsito evolua, reunindo as diversas dimensões de Direitos Humanos, incorporando as noções de igualdade e de fraternidade, e *disseminando a cultura de segurança no trânsito*,<sup>91</sup> de modo que o espaço coletivo do trânsito possa ser vivido em condições seguras.

### 3. A INTERNACIONALIZAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS

Frutos dos horrores das grandes Guerras do século XX, dois discursos históricos (impregnados pelos ideais do iluminismo e acrescidos de novos direitos essenciais ao desenvolvimento da Humanidade) lançaram as bases para a criação da Organização das Nações Unidas (ONU) e de um sistema de proteção dos Direitos Humanos em nível internacional.

O primeiro desses discursos foi realizado pelo Presidente norte-americano WOODROW WILSON, em 08 de janeiro de 1918 (cerca de dez meses antes da interrupção da Primeira Guerra Mundial). Em mensagem dirigida ao Congresso, conhecida como “Os Quatorze Pontos”, revelou-se a necessidade de criação de um organismo internacional para manter a paz mundial “contra forças e agressões egoístas”.<sup>92</sup> Em 1920 foi criada a

---

<sup>90</sup> CORRÊA, J. Pedro. *20 anos de lições de trânsito no Brasil*. Curitiba: Volvo, 2009. p. 11.

<sup>91</sup> Informação obtida em entrevista realizada com J. PEDRO CORRÊA, em 30.mar.2011, na sede da empresa JPC Communication, em Curitiba (informação pessoal).

<sup>92</sup> “We entered this war because violations of right had occurred which touched us to the quick and made the life of our own people impossible unless they were corrected and the world secured once for all against their recurrence. What we demand in this war, therefore, is nothing peculiar to ourselves. It is that the world be made fit and safe to live in; and particularly that it be made safe for every peace-loving nation which, like our own, wishes to live its own life, determine its own institutions, be assured of justice and fair dealing by the other peoples of the world, as against force and selfish aggression. All the peoples of the world are in effect partners in this interest, and for our own part we see very clearly that unless justice be done to others it will not be done to us. The program of the world's peace, therefore, is our

*Liga das Nações*, tendo por “finalidade promover a cooperação e alcançar a paz e a segurança internacionais”.<sup>93</sup>

Anos mais tarde, durante a Segunda Grande Guerra, o Presidente FRANKLIN DELANO ROOSEVELT, em discurso datado de 06 de janeiro de 1941, lança as bases para a futura *Carta das Nações Unidas* (26.06.1945) e a criação da ONU, afirmando a existência de *Quatro Liberdades* essenciais à raça humana (denominadas *The Four Freedoms*): liberdade de palavra e de expressão; liberdade de crença e de culto; libertação da penúria, garantindo-se saúde e paz às nações, e libertação do medo;<sup>94</sup> bem como a necessidade de garantir “a cooperação entre os Estados livres, trabalhando juntos em uma sociedade fraterna e civilizada”.<sup>95</sup> A profundidade desse discurso, associada à *Carta do Atlântico* (assinada por ROOSEVELT e WINSTON CHURCHIL, em 14.08.1941), conduziu a Humanidade à Declaração das Nações Unidas, de 1942, e à Carta de fundação da ONU, datada de 26.06.1945.

Naquele período da história da Humanidade (1941, auge da Segunda Guerra Mundial), os Direitos Humanos relacionados à *libertação da penúria e do medo*, certamente, referiam-se às privações decorrentes da guerra (como a ausência de alimentos) e ao medo de agressões militares externas (promovidas por países vizinhos ou que cortassem o Atlântico). Os tempos mudaram e, nesse início de século XXI, os medos voltam-se a inimigos internos (não mais externos) e encontram-se diretamente relacionados à Segurança Pública: medo da violência urbana e medo das consequências (físicas,

---

program; and that program, the only possible program, all we see it, is this: [...].<sup>14</sup> A general association of nations must be formed under specific covenants for the purpose of affording mutual guarantees of political independence and territorial integrity to great and small states alike.[...]” (WOODROW WILSON. *The Fourteen Points*. Disponível em: <http://www.historyplace.com/speeches/wilson-points.htm> (Acesso em: 01.Maio.2011, às 15h29min)).

<sup>93</sup> Texto extraído do Preâmbulo da Convenção da Liga das Nações, ratificada em Paris, no ano de 1920 (“The Covenant of the League of Nations”).

Disponível em: [http://www.ijl.org/courses/documents/CovenantoftheLeagueofNations\\_000.pdf](http://www.ijl.org/courses/documents/CovenantoftheLeagueofNations_000.pdf) (Acesso em: 11.Maio.2011, às 12h35min).

<sup>94</sup> Sobre a “Carta do Atlântico” (de 14.08.1941) e a “Carta das Nações Unidas” (de 26.06.1945), vale conferir COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 209-221.

<sup>95</sup> “In the future days, which we seek to make secure, we look forward to a world founded upon four essential human freedoms. The first is freedom of speech and expression, everywhere in the world. The second is freedom of every person to worship God in his own way, everywhere in the world. The third is freedom from want, which, translated into world terms, means economic understanding which will secure to every nation a healthy peacetime life for its inhabitants, everywhere in the world. The fourth is freedom from fear, which, translated to such a point and such a thorough fashion that no nation will be in a position to commit an act of physical aggression against any neighbor, anywhere in the world. [...]. The world order which we seek is the cooperation of free countries, working together in a friendly, civilized society. This nation has placed its destiny in the hands and heads and hearts of its millions of free men and women, and its faith in freedom under the guidance of God. Freedom means the supremacy of human rights everywhere, Our support goes to those who struggle to gain those rights and keep them. Our strength is our unity of purpose. [...]” (ROOSEVELT. *The Four Freedoms*. Disponível em <http://www.americanrhetoric.com/speeches/fdrthefourfreedoms.htm> (Acesso em: 01.Maio.2011, às 15h40min)).

patrimoniais e jurídicas) decorrentes de *eventos de trânsito*.<sup>96</sup> A percepção do fenômeno trânsito como espaço de conflitos e guerras também se faz presente na exposição de CARLOS TABASSO:

“PRINCÍPIO DE SEGURIDAD VIAL. 1. El problema. De las actividades del hombre, las únicas que por su propia naturaleza excluyen la seguridad [...] son el delito e la guerra. Pero, también, si el tránsito no estuviera organizado y funcionara bajo un conjunto de dispositivos técnicos e jurídicos reconducibles al concepto de seguridad, reuniría las características de ambos, equivaliendo a un virtual conflicto bélico entre sus partícipes, quienes *combatirían* sobre la vía para robarse recíprocamente el espacio y el tiempo.”<sup>97</sup>

As guerras do povo brasileiro, nesse começo de século XXI, são travadas diariamente nas vias terrestres, como se inimigos confrontassem em campos de batalhas: condutores contra condutores, e todos contra os pedestres. Trata-se de uma guerra absurda, com saldo trágico e sem vencedores, que poucos conseguem perceber: “No Brasil, um país que experimentou um expressivo desenvolvimento nas últimas décadas, sem cultura de segurança em geral, nem cultura de segurança no trânsito em particular, não é de surpreender que testemunhemos o nível de acidentalidade que temos. Só não nos envergonhamos mais porque não damos muita importância para os números divulgados. De verdade, nem acreditamos muito nesses números. Parte considerável da sociedade ainda nem se deu conta de que enfrentamos uma guerra (ab)surda e que é preciso (re)agir.”<sup>98</sup>

Das muitas necessidades que assolam a nação brasileira, merece destaque a *libertação do medo* decorrente da violência, em especial a *libertação da insegurança no trânsito* e do temor de presenciar entes queridos integrando as estatísticas de mortos e mutilados nas vias terrestres.

A libertação desses medos e a *busca da felicidade*<sup>99</sup> são Direitos Humanos reconhecidos pela Declaração Universal de Direitos do Homem, desde 1948, e fazem jus a sistemas de proteção eficientes, em nível nacional e internacional: “Artigo III – Todo homem tem

---

<sup>96</sup> A substituição da expressão “acidente de trânsito” por “evento culposo de trânsito” (ou “evento doloso no trânsito”) foi esclarecida no item 2.2.4., *supra*. Ainda sobre o tema, vale conferir HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*, p. 08-10.

<sup>97</sup> TABASSO, Carlos. *Derecho del Tránsito: los principios*. Buenos Aires: Julio Cesar Faira, 1997. p. 179.

<sup>98</sup> CORRÊA, J. Pedro. 20 anos de lições de trânsito no Brasil, p. 14.

<sup>99</sup> “É de se assinalar, finalmente, o reconhecimento, no artigo XXVIII, do primeiro e mais fundamental dos chamados direitos da humanidade, aquele que tem por objetivo a constituição de uma ordem internacional respeitadora da dignidade humana. É nisto que consiste, hoje, em última análise, o direito à busca da felicidade, que a Declaração de Independência dos Estados Unidos considerou como inato em todo ser humano.” (COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 231.)



direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal. [...] Artigo VIII – Todo homem tem direito a receber dos tribunais nacionais competentes remédio efetivo para os atos que violem os direitos fundamentais que lhe sejam reconhecidos pela Constituição ou pela lei. [...]. Artigo XXVIII – Todo homem tem direito a uma ordem social e internacional em que os direitos e liberdades estabelecidos na presente Declaração possam ser plenamente realizados.”<sup>100</sup>

Nesse contexto, em que se busca a *libertação da insegurança no trânsito*, em meio a uma atividade indispensável à sociedade contemporânea, e que infelizmente consome mais de um milhão de vidas por ano (em todo o planeta,<sup>101</sup> e mais de 35.000 em território nacional), exsurge a Resolução A/64/255 das Nações Unidas (de 02.03.2010), proclamando o período de 2011-2020 como a *Década de Ações para a Segurança Viária*, pois a *Libertação do Medo* relacionada à insegurança no trânsito somente poderá ser alcançada por meio de ações voltadas à realização do Trânsito Seguro.

### 3.1. NECESSIDADE DE RECONHECIMENTO INTERNACIONAL DO TRÂNSITO SEGURO E A INTERVENÇÃO DA ONU

A Organização das Nações Unidas (composta por uma Assembléia Geral, um Conselho de Segurança, um Conselho Econômico e Social, um Conselho de Tutela, uma Corte Internacional de Justiça e um Secretariado;<sup>102</sup> bem como a Comissão de Direitos Humanos e o Comitê de Direitos Humanos, previsto no Pacto Internacional de Direitos Civis e Políticos, de 1966) foi instituída “com a vocação de se tornar a organização da sociedade política mundial, à qual deveriam pertencer, portanto, necessariamente todas as nações do globo empenhadas na defesa da dignidade humana.”<sup>103</sup>

De fato, não há como negar o relevante papel exercido pelas Nações Unidas, desde sua criação, e os esforços direcionados à internacionalização e à especificação dos Direitos Humanos. Nesse período, além da Declaração Universal dos Direitos do Homem (em 1948) e dos Pactos Internacionais de 1966, foram celebrados mais de duzentos instrumentos internacionais (entre convenções e declarações) voltados à proteção de Direitos Humanos. Dentre os direitos reconhecidos e tutelados em nível internacional, destaca-se a especialização dos seguintes Direitos Humanos: prevenção e repressão ao

---

<sup>100</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 232-236.

<sup>101</sup> “4. Se calcula que en 2000 aproximadamente 1.260.000 personas murieron en el mundo como consecuencia de lesiones sufridas por accidentes de tráfico.” (Relatório sobre *Crise Mundial de Segurança Viária*, A/RES/58/228, par. 4.) Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/462/63/PDF/N0346263.pdf> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 09h20min).

<sup>102</sup> Sobre a composição da ONU, confira art. 7º, da Carta das Nações Unidas (de 26.06.1945). Disponível em [http://unicrio.org.br/img/CartadaONU\\_VersoInternet.pdf](http://unicrio.org.br/img/CartadaONU_VersoInternet.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 11h48min).

<sup>103</sup> COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos Direitos Humanos*, p. 215.

crime de genocídio (Nova York, 1948), proteção das vítimas de conflitos bélicos (Genebra, 1949), eliminação de todas as formas de discriminação racial (Nova York, 1965), proteção do patrimônio mundial, cultural e natural (Estocolmo, 1972), repressão e punição ao crime de *aphartheid* (1973), eliminação de todas as formas de discriminação contra a mulher (1979), direito do mar (Montego Bay-Jamaica, 1982), convenção contra tortura, penas cruéis, desumanas ou degradantes (1984), direitos da criança (Nova York, 1989), abolição da pena de morte (1989), direitos dos trabalhadores imigrantes e seus familiares (1990), diversidade biológica (Rio de Janeiro, 1992), fundo para desenvolvimento das populações indígenas da América Latina e Caribe (Madrid, 1992), direitos das pessoas portadoras de necessidades especiais (2006) e proteção das pessoas contra desaparecimento forçado (2006).

Como se percebe, a segurança viária e a proteção dos direitos fundamentais que se encontram expostos a risco no espaço coletivo do trânsito ainda não foram reconhecidos e especificados por tratados ou convenções internacionais.<sup>104</sup> Daí afirmar-se, na Introdução, que o desafio daqueles que pretendem atender à convocação das Nações Unidas é maior que a tarefa imposta a outras áreas, vez que ainda faz-se necessário revelar-se à ONU o Trânsito Seguro como um Direito Humano (a ser tutelado em nível internacional), diante da omissão dos Estados e da reconhecida *crise mundial de segurança viária* (aferida pela Organização Mundial de Saúde (OMS), por meio da Resolução A/57/309 e do Informe A/58/228, de 2003).<sup>105</sup>

Somente após o reconhecimento de sua natureza jurídica, poderá ocorrer a especialização do Direito Humano ao Trânsito Seguro e a imposição (por força de tratado internacional) aos Estados signatários do dever de promoverem ações (concretas

---

<sup>104</sup> Serão destacados no item 3.2., *infra*, algumas convenções internacionais relacionadas ao fenômeno trânsito: Convenção de Paris, 1926; Convenção de Washington, de 1943; Convenção de Genebra, 1949; Convenção sobre Trânsito Viário (celebrada em Viena, 1968), e a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, para o MERCOSUL. Observa-se, desde logo, que as referidas convenções tem por finalidade estabelecer condições para a circulação internacional de veículos, com destaque para mão de direção e previsão da “Permissão Internacional para Dirigir”; sem, no entanto, prestarem-se à especificação do Trânsito Seguro como Direito Humano.

<sup>105</sup> Em 22.05.2003, a Assembléia Geral da ONU aprovou a Res. A/57/307 sobre a *Crise Mundial de Segurança Viária*. Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/462/63/PDF/N0346263.pdf> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 09 horas). Em 07.08.2003, durante o 58º Período de Sessões (Tema 162), por meio do Informe n. 58/228, o Secretário Geral revelou que “em 2000 aproximadamente 1.260.000 pessoas morreram como consequência de lesões sofridas em acidentes de trânsito. [...] responsáveis por 25% do total de mortes produzidas por lesões” (item 4), concluindo que “as lesões decorrentes do trânsito viário evidenciam uma crise de saúde pública em nível mundial, que requer medidas urgentes em nível nacional e internacional”. Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/462/63/PDF/N0346263.pdf> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 09h20min).

e efetivas) de segurança viária, de modo a “estabilizar e, posteriormente, reduzir os índices de vítimas fatais no trânsito”.<sup>106</sup>

Até que a especialização ocorra, socorre-se (em nível internacional) do Direito à Segurança (previsto no art. III, da Declaração Universal de Direitos do Homem) e da norma inserta na Seção I, parágrafo 5º, da *Declaração e Programa de Ações*, celebrada em Viena (no ano de 1993), ao estabelecer que:

“5. Todos os direitos humanos são universais, indivisíveis, interdependentes e inter-relacionados. A comunidade internacional deve tratar os direitos humanos de forma global, justa e equitativa, em pé de igualdade e com a mesma ênfase. Embora particularidades nacionais e regionais devam ser levadas em consideração, *é dever dos Estados*, sejam quais forem seus sistemas políticos, econômicos e culturais, *promover e proteger todos os direitos humanos e liberdades fundamentais*.”<sup>107</sup>

Em relação ao valor jurídico dos tratados internacionais, FLÁVIA PIOVESAN esclarece que “enquanto acordos internacionais juridicamente obrigatórios e vinculantes (*pacta sunt servanda*), [os tratados internacionais] constituem a principal fonte de obrigações do Direito Internacional” e, como tal, reforçam “a concepção universal dos direitos humanos e a obrigação legal dos Estados de promover e respeitar os direitos e liberdades fundamentais.”<sup>108</sup>

O Trânsito Seguro, reconhecido como garantia fundamental implícita na Constituição da República Federativa do Brasil (junto aos art. 5º, inc. XV, 6º e 144, *caput*), recebe reforço da norma internacional (art. III, da Declaração Universal de Direitos do Homem) e poderá ser exigido do Estado brasileiro como dever legal, sob pena de a violação ser analisada pela Comissão de Direitos Humanos (da ONU), sujeitando o Estado a sanções internacionais.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> Objetivo extraído do item 2, da Resolução n.64/255, da Assembléia Geral da ONU, datada de 10.05.2010.

Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/477/13/PDF/N0947713.pdf?OpenElement> (Acesso em: 25.Abr.2011, às 10 horas).

<sup>107</sup> *Declaração e Programa de Ações de Viena*, Sec. I, par. 5. Conferência Mundial sobre Direitos Humanos, de 14 a 24 de junho de 1993 (A/CONF.157/23, de 12.07.1993). Disponível em: [http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/\(symbol\)/a.conf.157.23.en](http://www.unhchr.ch/huridocda/huridoca.nsf/(symbol)/a.conf.157.23.en) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 08h29min).

<sup>108</sup> PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o Direito Constitucional Internacional*, p. 67 e 161.

<sup>109</sup> Ao discorrer sobre o Comitê de Direitos Humanos e a possibilidade de *petições individuais* serem oferecidas por pessoas que sofreram violações aos direitos consagrados pelo Pacto Internacional de Direitos Civis e Políticos (de 1966), FLÁVIA PIOVESAN destaca o procedimento e as sanções internacionais impostas aos Estados signatários: “[...] recebida a comunicação pelo Comitê, o Estado dispõe do prazo de seis meses para submeter ao Comitê explicações e esclarecimentos sobre o caso, bem como as medidas que eventualmente tenham sido por ele adotadas. [...] Ao decidir, o Comitê não se atém apenas a declarar, por exemplo, que resta caracterizada a alegada violação a direito previsto no Pacto. Por vezes, o Comitê determina a obrigação do Estado em reparar a violação cometida e em adotar medidas

### 3.2. CONVENÇÕES SOBRE TRÂNSITO VIÁRIO E O RECONHECIMENTO DA SITUAÇÃO DE CRISE

O grande volume de pessoas, animais e veículos em circulação por diferentes territórios, no início do século XX, revelou a necessidade de criação de normas internacionais, com a finalidade de estabelecer regras comuns e permitir que o condutor habilitado em um Estado também pudesse fazê-lo em outros países.

Em outubro de 1909, foi realizada a primeira "Conferência Internacional para discutir problemas relacionados com a circulação",<sup>110</sup> sendo aprovada a *Convenção Internacional para a Circulação de Automóveis*, contendo normas relativas à circulação internacional de veículos e criando o *Certificado Internacional para Dirigir*. Segundo RUBIO e GÓMEZ, a convenção foi firmada por dezesseis Estados Europeus e, dois anos mais tarde, foi celebrado o *Convênio Internacional relativo à Circulação de Automóveis*.<sup>111</sup>

No cenário internacional, destacam-se quatro convenções internacionais sobre trânsito viário: Tratados de Paris, 1926; Convenção Interamericana de Washington, de 1943; Conferência de Genebra, 1949; a Convenção sobre Trânsito Viário, celebrada em Viena, no ano de 1968; bem como a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito, para o MERCOSUL. Para compreender o objetivo inicial desses acordos internacionais e a mudança estratégica implementada a partir do reconhecimento da *Crise Mundial de Segurança Viária* (A/RES/57/309), que culminou com a Conferência de Moscou (em 2009) e a proclamação da *Década de Ações para a Segurança Viária*, vale destacar (de

---

necessárias a prover a estrita observância do Pacto. Contudo tal decisão não detém força obrigatória ou vinculante e nem tampouco qualquer sanção é prevista [...]. Inobstante a existência de sanção no sentido estritamente jurídico, a condenação do Estado no âmbito internacional enseja conseqüências no plano político, mediante o chamado *power of embarrassment*, que pode causar constrangimento político e moral ao Estado violador." (PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o Direito Constitucional Internacional*, p. 177.)

<sup>110</sup> "Em 1909, por iniciativa do governo francês e com a participação de representantes governamentais de vários países, organizou-se em Paris a primeira Conferência Internacional para discutir problemas relacionados com a circulação. Na sessão foi aprovada uma Convenção Internacional sobre circulação automóvel. Foram adoptados pelos parceiros internacionais quatro sinais ainda usados actualmente (Fig. 1). O documento foi ratificado pelos Governos da Grã-Bretanha, Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Espanha, França, Itália e Mónaco, embora à altura alguns países aplicassem estes sinais por iniciativa dos vários automóvel clubes. Pode então considerar-se o ano de 1909 como um marco para a sinalização rodoviária no sentido da sua regulamentação, normalização e aplicação a um território mais vasto do que até àquela data. Trata-se da adopção internacional de sinais concebidos com uma mesma linguagem gráfica, pensados e aplicados para uma maioria de utilizadores e não só a uma determinada via, conjunto de ruas ou um país." (1909-2009: *100 anos de sinalização rodoviária*. Disponível em <http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo/52> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 10h43min)).

<sup>111</sup> RUBIO, Inés Ciancas; GÓMEZ, Susana Estévez. *Los convenios internacionales en materia de tráfico: su importancia y justificación*. 2003. p. 02-03. Disponível em: [http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la\\_dgt/recursos\\_humanos\\_empleo/oposiciones/TE\\_MA\\_010.doc](http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la_dgt/recursos_humanos_empleo/oposiciones/TE_MA_010.doc) (Acesso em: 10.Mai.2011, às 10h47min).

forma sucinta) o conteúdo desses documentos e a forma como se relacionam com o fenômeno trânsito no Brasil.

### 3.2.1. TRATADOS INTERNACIONAIS DE PARIS (1926)

Em 1926, foram estabelecidas duas convenções internacionais, durante a Conferência celebrada em Paris, no período de 20 a 24 de abril daquele ano. Os *Tratados de Paris* (identificados como *Convenção Internacional relativa à Circulação Viária* e *Convenção Internacional Relativa à Circulação de Veículos Automotores*) continham normas gerais de circulação, previam um certificado internacional para automóveis, bem como um conjunto de sinais a indicar situações de risco e regulamentar o uso das vias (*i.e.*, sinalização de trânsito). Foram ratificados pelo Brasil por meio do Decreto n. 19.039, de 17.12.1929.

Em território brasileiro, no ano de 1928 foi aprovado o primeiro *regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro, e para a sinalização de segurança no trânsito* (por meio do Decreto n. 18.323, de 24.07.1928). Interessante destacar que “o Regulamento aprovado por esse Decreto era constituído por 93 artigos, cinco anexos e um conjunto de dez ‘estampas’ que incorporavam ao trânsito brasileiro os ‘signaes preventivos permanentes’ (*i.e.*, sinalização vertical) estabelecidos pela Convenção Internacional de 1926, celebrada em Paris (art. 17, inc. I). Dentre as normas gerais de circulação constantes do Regulamento, destaca-se a ‘obrigação comum a todos os condutores de veículos de conservar sua direita, trafegando o mais próximo possível da beira da estrada’ (art. 31, alínea *a*).<sup>112</sup> Adotava-se a mão direita, em oposição à mão inglesa.”<sup>113</sup>

Percebe-se que tanto a sinalização viária como algumas normas sobre trânsito previstas nos Tratados de Paris foram incorporadas à legislação de trânsito brasileira, no ano de 1928, e continuaram presentes durante a vigência dos dois primeiros Códigos Nacionais de Trânsito,<sup>114</sup> até o ano de 1966 (quando foi publicada a Lei n. 5.108, que institui terceiro Código Nacional de Trânsito).

Curioso observar a semelhança existente entre uma placa de regulamentação (sinal vertical) prevista pela Convenção de Paris e pelo Decreto n. 18.323/28 para proibir que os condutores circulassem pela contramão de direção e o atual Sinal R-21, que “sinaliza

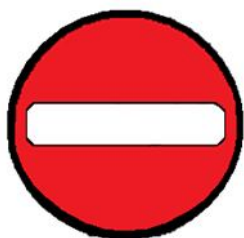
---

<sup>112</sup> Cf. BRASIL. *Collecção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1928. Volume II. Actos do Poder Executivo (Janeiro a Dezembro)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1929. p. 278.

<sup>113</sup> HONORATO, Cássio M. *Sanções do Código de Trânsito Brasileiro*, p. 24.

<sup>114</sup> Junto ao art. 29, inc. I, do Decreto-Lei n. 2.994/41 (que instituiu o 1º CNT), encontra-se expressa referência aos “sinais estabelecidos pela Convenção Internacional de 1926”.

ao condutor do veículo a presença de uma repartição alfandegária, onde a parada é obrigatória”.



**CONTRAMÃO ou  
ALFÂNDEGA ?**



A primeira (*i.e.*, Placa de Contramão) encontrava-se impressa (em forma de figura) na Estampa n. 8, do Regulamento de 1928, e foi recepcionada pelo primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 2.994/41, art. 29, inc. VI, alínea *a*) com a seguinte descrição: “um círculo vermelho com faixa branca, tendo em baixo uma taboleta com a inscrição ‘Contra-mão’, ou um círculo vermelho tendo sobre o diâmetro horizontal, em letras brancas, a inscrição ‘Contra-mão’” [sic]. A placa de *contramão* também se encontrava prevista no art. 24, alínea *b*, do segundo Código Nacional de Trânsito (de 25.09.1941), e no Anexo II do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, de 1968.<sup>115</sup> A partir de 1982, no entanto, a sinalização de trânsito brasileira passou a ser regida pela Resolução n. 599/82 do CONTRAN,<sup>116</sup> que não adotou a placa de *contramão*.

A segunda Placa de Regulamentação (Sinal R-21) encontra-se prevista no Anexo II do CTB e na Resolução n. 180/05,<sup>117</sup> do CONTRAN, e significa “Alfândega”.<sup>118</sup>

Desse modo, as antigas placas de *contramão* encontram-se extintas e já deveriam ter sido removidas de todas as vias terrestres do território nacional. O risco de interpretações equivocadas é vidente (*i.e.*, Alfândega ou Contramão?) e a substituição dos extintos sinais viários revela providência que precisa ser adotada com urgência!

Ainda sobre a sinalização de *contramão*, prevista pelos Tratados de Paris (de 1926), verifica-se que alguns estados norte-americanos continuam empregando aquele sinal viário. No Estado da Pensilvânia, por exemplo, a placa (de formato redondo, fundo em cor vermelha e com uma faixa branca ao centro) é utilizada diante de vias ou acessos de

<sup>115</sup> RCNT. Anexo II. *LEX. Coletânea de Legislação*. Ano XXXII. São Paulo: LEX, 1968. Tomo I, p. 86.

<sup>116</sup> A Res. n. 599, de 28.07.1982, *dispõe sobre a interpretação, o uso e a colocação da sinalização vertical de trânsito, nas vias públicas*, dando origem ao Manual de Sinalização de Trânsito. Prevê, também, sob o código R-21 a Placa de Regulamentação “Alfândega”, que “assinala ao condutor do veículo a presença de uma repartição alfandegária, onde a parada é obrigatória” (LAZZARI, Carlos Flores; WITTER, Ilton Roberto da Rosa. *Nova Coletânea de Legislação de Trânsito*. 14. ed., Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1997. p. 218). A Res. 599/82 foi parcialmente revogada pela Res. n. 180/2005, do CONTRAN.

<sup>117</sup> A Resolução n. 180, de 26.08.2005 (publicada no DOU de 14.10.2005), aprova o Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

<sup>118</sup> A origem do Sinal *Alfândega* ou *Aduana* pode ser observada junto ao art. 34 (Sinal II.A.17), do *Protocolo Relativo aos Sinais Viários*, decorrente da Conferência de Genebra, de 1949.

mão única e tem por finalidade chamar a atenção dos condutores que tenham ingressado na *contramão* de direção.<sup>119</sup>

Retornando aos Tratados Paris e sua influência sobre o fenômeno trânsito no Brasil, o segundo Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 3.651, de 25.09.1941) acolheu expressamente (art. 14) o modelo de Certificado Internacional para Automóveis “adotado na Convenção Internacional de 1926, aprovada pelo decreto n. 5.686, de 30 de julho de 1929, e ratificada pelo de n. 19.038, de 17 de dezembro do mesmo ano”.<sup>120</sup>

As convenções firmadas em Paris foram expressamente revogadas e substituídas pela *Convenção sobre Trânsito Rodoviário* (art. 31), elaborada a partir da Conferência de Genebra, em 1949.

### 3.2.2. CONVENÇÃO INTERAMERICANA DE WASHINGTON (1943)

No Continente Americano, uma das primeiras iniciativas voltada à internacionalização do trânsito foi realizada durante a Conferência Internacional dos Estados Americanos, realizada em Santiago do Chile, em 1923, no sentido de recomendar “a convocação de uma Conferência de Estradas de Automóveis e o estudo da ligação rodoviária entre as nações americanas. Era o passo decisivo no sentido da criação dos Congressos Pan-Americanos de Estradas de Rodagem. O primeiro realizou-se em Buenos Aires, em 1923”.<sup>121</sup>

Em 15 de dezembro de 1943, em Washington-DC, os “Governos das Repúblicas Americanas” celebraram a *Convenção sobre a Regulamentação do Tráfego Automotor Interamericano*, com a finalidade de estabelecer regras para controle e regulamentação do tráfego internacional viário e facilitar a movimentação de veículos automotores entre os Estados;<sup>122</sup> ou seja, com o propósito de garantir a *liberdade de circulação* em todo o continente americano.

A Convenção de Washington, composta por 22 artigos, também continha regras gerais de circulação, dimensões de veículos, previsão de certificado internacional para veículo e permissão internacional para dirigir.

---

<sup>119</sup> “WRONG WAY signs are placed farther down the ramp or one-way street. They are placed there to catch your attention if you accidentally turn onto the street or ramp.” (PENNSYLVANIA (US). *Pennsylvania Driver’s Manual*. Pub. 95 (10/01). Department of Transportation Driver and Vehicle Service. 2001. p. 11.)

<sup>120</sup> Decreto-Lei n. 3.651/41. Art. 14. *LEX. Coletânea de Legislação*. Ano V. São Paulo: LEX, 1941. 1. Seção, p. 430.

<sup>121</sup> *Enciclopédia Barsa*, vol. 6, p. 41.

<sup>122</sup> *Convenção sobre a Regulamentação do Tráfego Automotor Interamericano* disponível em: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2008/CDTratados/pdf/M113.pdf> (Acesso em: 10.Mai.2011).

Interessante destacar a norma contida no artigo 3º da Convenção, que previa providência voltada à segurança dos condutores estrangeiros: “O condutor de um veículo automotor que circula em qualquer Estado parte desta Convenção está sujeito às leis e regulamentos de tráfego vigentes naquele Estado ou região daquele. Cópia das ditas leis e regulamentos poderá ser fornecida ao condutor, quando de sua entrada em cada Estado pelas autoridades aduaneiras ou qualquer outra agência autorizada.”

Sendo signatária da Convenção de Washington, a República Federativa do Brasil deveria adotar, como garantia à segurança viária, a sugestão constante do artigo 3º (acima mencionado) e promover a distribuição junto aos postos de fiscalização de fronteira (PFF) ou postos das Polícias Rodoviárias (Federal ou Estadual, próximos às divisas com outros Estados) de cópia da legislação e dos sinais viários; promovendo, ao menos, a entrega de um resumo, contendo as normas gerais de circulação e de segurança no trânsito e da sinalização cuja violação causa os mais frequentes e graves *eventos culposos de trânsito*. A divulgação das *principais regras de trânsito* foi expressamente prevista pelo artigo 127, da Lei n. 5.108, 21.09.1966, que instituiu o 3º Código Nacional de Trânsito:

“Art. 127. Dentro do prazo de um ano a contar da publicação deste Código, o Conselho Nacional de Trânsito fará publicar um opúsculo contendo as principais regras de trânsito, devidamente ilustradas. §1º. Para cumprimento do disposto neste artigo, fica o Poder Executivo autorizado a abrir um crédito de [...]. §2º. A publicação de que trata este artigo destina-se à distribuição gratuita por intermédio das repartições de Estados, dos Territórios e Distrito Federal.”

A norma descrita no Código de 1966, infelizmente, não foi reproduzida pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503/97).

A divulgação das *principais regras de trânsito* e dos sinais viários constitui providência indispensável à segurança no trânsito, em especial nos estados que fazem *divisa seca* com outros países, nos períodos de férias escolares e nas proximidades de grandes eventos internacionais (como a Copa do Mundo, em 2014, e os Jogos Olímpicos de 2016).

A Convenção Interamericana de Washington também foi expressamente revogada e substituída pela *Convenção sobre Trânsito Rodoviário* de 1949.

### 3.2.3. CONFERÊNCIA DE GENEBRA (1949) E O PROTOCOLO RELATIVO AOS SINAIS VIÁRIOS



Sob o patrocínio e orientação das Nações Unidas (Resolução n. 147 B (VII), adotada pelo Conselho Econômico e Social, em 28.08.1948), foi realizada em Genebra (no período de 23 de agosto a 19 de setembro de 1949) a *Conferência sobre Vias e Veículos Automotores*, com a finalidade de estabelecer uma nova convenção internacional sobre trânsito rodoviário e unificar os sistemas de sinalização (inclusive as cores dos sinais viários). Destaca-se no Preâmbulo da *Convenção sobre Trânsito Rodoviário*: “Os Estados Contratantes, desejosos de promover o desenvolvimento e a segurança da circulação viária internacional, estabelecendo certas normas uniformes, estabeleceram as seguintes disposições: [...]”<sup>123</sup>

Pela primeira vez, a segurança viária (*safety of international Road Traffic*) passou a integrar os objetivos de uma conferência sobre trânsito.

Composta por 35 artigos e dez anexos, a *Convenção sobre Trânsito Rodoviário* (celebrada em Genebra) dispõe sobre regras gerais de circulação, sinalização, normas para circulação internacional e inova (em seu artigo 26) dispondo sobre o trânsito de bicicletas.

Em relação à sinalização viária, o artigo 17 da Convenção de Genebra destaca a necessidade de ser adotado, em cada Estado, um sistema único de sinais, de modo a formar um *sistema homogêneo*<sup>124</sup> de sinalização viária. Visando a implantação de um sistema uniforme no território nacional, o art. 63 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT, aprovado pelo Decreto n. 62.114/68)<sup>125</sup> determinou que “Somente será admitida nas vias públicas a sinalização do trânsito estabelecida neste regulamento.” Como exposto no item 4., *infra*, a padronização dos sinais viários, tanto em nível nacional como em relação ao tráfego internacional, ainda constitui desafio a ser alcançado durante a Década de Ações para a Segurança Viária.

Ao final da Conferência de Genebra, foi reconhecida a necessidade de desenvolver um sistema mundial uniforme de sinais viários, que fosse adotado por todos os países

---

<sup>123</sup> Consta do Preâmbulo da *Convenção sobre Trânsito Rodoviário*: "UNITED NATIONS CONFERENCE ON ROAD AND MOTOR TRANSPORT CONVENTION ON ROAD TRAFFIC. The Contracting States, desirous of promoting the development and safety of international road traffic by establishing certain uniform rules, Have agreed upon the following provisions: [...]" (Disponível em: [http://treaties.un.org/doc/Treaties/1953/12/19531220%2000-10%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_1\\_2\\_3.pdf](http://treaties.un.org/doc/Treaties/1953/12/19531220%2000-10%20AM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 11h48min)).

<sup>124</sup> *Convention on Road Traffic*. Geneva, 1949. “Chapter III: SIGNS AND SIGNALS. Article 17. 1. With a view to ensuring a homogeneous system, the road signs and signals adopted in each Contracting State shall, as far as possible, be the only ones to be placed on the roads of that State. Should it be necessary to introduce any new sign, the shape, colour and type of symbol employed shall conform with the system in use in that State.”. Disponível em: [http://treaties.un.org/doc/Treaties/1953/12/19531220%2000-10%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_1\\_2\\_3.pdf](http://treaties.un.org/doc/Treaties/1953/12/19531220%2000-10%20AM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 11h48min).

<sup>125</sup> RCNT. Art. 63. *LEX. Coletânea de Legislação*. Ano XXXII. São Paulo: LEX, 1968. Tomo I, p. 46.

interessados; sendo elaborado o *Protocolo Relativo aos Sinais Viários*, que entrou em vigor em 20.12.1953.

Em relação à sinalização, o *Protocolo Relativo aos Sinais Viários* (art. 3º) distingue três classes de sinais: *I*) Sinais de Perigo (sob a forma de triângulo equilátero, com bordas vermelhas ou amarelas, fundo branco e símbolos em preto - art. 11), *II*) Sinais de Regulamentação que, subdivididos em duas espécies, determinam instruções a serem observadas: *(a)* sinais proibitivos (sob a forma circular, com bordas vermelhas, fundo em branco ou amarelo claro, e símbolos em preto - art. 28 e 29) e *(b)* sinais de obrigação (forma circular, com fundo em azul e símbolo em branco - art. 36), e *III*) Sinais Informativos (contendo indicações, direções, localizações e identificação de rotas; com formato retangular e coloração optativa, desde que não predomine a cor vermelha - art. 37).

Ainda em relação à sinalização viária, verifica-se que a placa *Alfândega* ou *Aduana* encontra-se descrita junto ao art. 34 do Protocolo de 1949, sendo identificada como *Sinal II.A.17*. Por se tratar de placa de regulamentação, determinava parada obrigatória aos viajantes diante da fiscalização aduaneira.<sup>126</sup> Em relação à forma, encontra-se impressa à fl. 95 do Protocolo com as seguintes características: forma circular, com borda vermelha, fundo em branco, faixa escura (ou preta) ao centro e a inscrição "Alfândega". A semelhança com a atual placa de *Alfândega* (R-21), prevista no item 5.5.3., da Res. 180 do CONTRAN, é inegável, inclusive em relação ao significado: "assinala ao condutor do veículo a presença de uma repartição alfandegária, onde a parada é obrigatória".

Em relação aos sinais luminosos, o art. 53 do *Protocolo Relativo aos Sinais Viários* estipula dois sistemas distintos: tricolor ou bicolor, destacando a luz vermelha como proibição de passagem, a verde como autorização, e a amarelo âmbar, que deve ser interpretada como proibição de passagem, a menos que a distância em relação ao semáforo não permita a parada com segurança.<sup>127</sup>

---

<sup>126</sup> "ARTICLE 34. 1. The sign "STOP (CUSTOMS)" (II, A.17) shall be used to indicate the presence of a customs house at which the traveller has to stop. The word "Customs" shall appear on the sign. The translation of the word "Customs" in a language of the neighbouring territory may be added (II, A.17)." (*Protocol on Road Signs and Signals*, p. 79. Disponível em: [http://treaties.un.org/doc/Treaties/1953/12/19531220%2000-10%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_1\\_2\\_3.pdf](http://treaties.un.org/doc/Treaties/1953/12/19531220%2000-10%20AM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 11h48min)).

<sup>127</sup> "TRAFFIC LIGHT SIGNALS. ARTICLE 53. 1. The lights of the traffic light signals shall be given the following meaning: (a) In a three-coloured system: Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal; Green indicates that vehicular traffic may pass the signal; When amber is used after the green signal, it shall be taken as prohibiting vehicular traffic from proceeding beyond the signal unless the vehicle is so close to the signal, when the amber signal first appears that it cannot safely be stopped before passing the signal; When amber is used in conjunction with or after the red signal, it indicates an impending change in the indications of the signal and shall not be taken as permitting vehicular traffic to

Para VALDYR DE ABREU, “a famosa Convenção Internacional de Genebra sobre Circulação Rodoviária, de 1949, converteu-se em lei em vários países europeus e influenciou, decididamente, na elaboração dos melhores códigos modernos.”<sup>128</sup>

A República Federativa do Brasil, no entanto, não é signatária da *Convenção sobre Trânsito Rodoviário*, tampouco do *Protocolo Relativo aos Sinais Viários*.<sup>129</sup> Não obstante esse fato, a Lei n. 5.108, de 21.09.1966 (que instituiu o 3º Código Nacional de Trânsito) fez expressa menção à “Convenção Relativa a um Sistema Uniforme de Sinalização de Trânsito”:

“Art. 33. Fica adotada a ‘Convenção Relativa a um Sistema Uniforme de Sinalização de Trânsito’, segundo a Sexta Sessão da Comissão de Transporte e Comunicação da ONU, em junho de 1952. Parágrafo único: Toda sinalização complementar não compreendida nessa Convenção, ou qualquer alteração, poderá ser instituída por proposta do Conselho Nacional de Trânsito.”<sup>130</sup>

Logo em seguida, o CNT/66 foi alterado pelo Decreto-Lei n. 237, de 28.02.1967, e a referência à Convenção foi suprimida.

Com a finalidade de proporcionar melhor execução ao Código Nacional de Trânsito,<sup>131</sup> o Decreto n. 62.127 (de 16.01.1968) instituiu o Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), que passou a prever em seus artigos 62 a 76 a implantação de um sistema homogêneo de sinalização, bem como a forma, a cor e as dimensões dos sinais viários (em seu Anexo II).

A *Convenção sobre Trânsito Rodoviário*, celebrada em Genebra, foi expressamente revogada e substituída pela *Convenção sobre Trânsito Viário* (art. 48), de 1968.

#### 3.2.4. CONVENÇÃO SOBRE TRÂNSITO VIÁRIO, EM VIENA (1968)

Seguindo a orientação do Protocolo firmado em Genebra (*Final Act*, par. 7, *h*, em 1949), foi realizada uma nova conferência internacional, em Viena (em novembro de 1968), com a finalidade de revisar e complementar as normas internacionais anteriormente

---

proceed. (b) In the two-colour system : Red indicates that vehicular traffic must not pass the signal; Green indicates that vehicular traffic may pass the signal; The combination of green and red shall have the same meaning as amber after green in the three-colour system. 2. When a single amber intermittent light is used, it shall indicate "CAUTION". [...]” (*Protocol on Road Signs and Signals*, p. 84).

<sup>128</sup> ABREU, Waldyr. *Temas fundamentais dos Códigos de Trânsito*. 2. ed., rev. e atual. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), publ. 567, 1976. p. 12.

<sup>129</sup> Nesse sentido o Informe n. TRANS/WP.1/2002/36, de 2002, do Conselho Econômico e Social (da ONU), disponível em: <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp1/TRANS-WP1-2002-36e.pdf> (Acesso em: 22.Mai.2011, às 15h38min).

<sup>130</sup> Lei n. 5.108/66. Art. 33. *LEX. Coletânea de Legislação*. Ano XXX. 3º Trimestre. São Paulo: LEX, 1966. Tomo III, p. 1291. A redação do art. 33, da Lei n. 5.108/66, foi alterada pelo Decreto-Lei n. 237, de 28.02.1967.

<sup>131</sup> Lei n. 5.108/66. CNT. “Art. 129. O Poder Executivo dentro de cento e vinte dias contados da vigência deste Código expedirá o competente Regulamento necessário à sua melhor execução.”

estabelecidas.<sup>132</sup> Surgiram, assim, a *Convenção sobre Trânsito Viário*, contendo 56 artigos e 7 anexos, e a *Convenção sobre Sinalização Viária*. No Preâmbulo da primeira, destaca-se a finalidade da Conferência de Viena: “As Partes Contratantes, desejosas de facilitar o trânsito viário internacional e de aumentar a segurança nas rodovias mediante adoção de regras uniformes de trânsito, convieram nas disposições seguintes: [...]”.<sup>133</sup>

Mais uma vez, e sob a orientação do Conselho Econômico e Social da ONU, os Estados manifestaram preocupação em “facilitar o trânsito”, promovendo a *liberdade de circulação* entre seus territórios. É fato que a segurança do trânsito foi mencionada pela segunda vez, porém de forma muito tímida e relacionada à adoção de um sistema uniforme de regras para a circulação internacional.

Há, sem dúvida, avanços na forma de enfrentar as graves consequências do fenômeno trânsito, destacando regras de segurança e buscando uniformizar a sinalização viária. No entanto, a *Convenção sobre Trânsito Viário* não chegou a afirmar o Trânsito Seguro como direito humano, tampouco o dever de os Estados promoverem ações, de modo a proporcionar segurança viária.

Dentre as *regras aplicáveis ao trânsito viário* (Capítulo II), destacam-se o valor da sinalização, as ordens emanadas dos agentes, regras gerais de circulação e procedimento em caso de acidente. A partir dessas regras e orientações, muitas normas jurídicas e conceitos doutrinários foram desenvolvidos e, em seguida, aplicados ao fenômeno trânsito. Exemplo significativo encontra-se no artigo 24, da *Convenção sobre Trânsito Viário*, que proíbe a abertura das portas dos veículos “sem antes haver-se certificado de que isso não constitui perigo para outros usuários da via”. Essa norma internacional deu origem ao art. 49 do Código de Trânsito Brasileiro: “O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para os outros usuários da via”.

Outro ponto que merece destaque volta-se ao conceito de *velocidade compatível com a segurança*, que pode ser extraído do art. 13 da *Convenção sobre Trânsito Viário*,<sup>134</sup> e

---

<sup>132</sup> “FINAL ACT. 1. The United Nations Conference on Road Traffic was convened by the Secretary-General of United Nations in accordance with resolutions 1129 (XLI) and 1203 (XLII) adopted by the Economic and Social Council on 27 July 1966 and 26 May 1967.” (Disponível em: [http://treaties.un.org/doc/Treaties/1977/05/19770524%2000-13%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_19.pdf](http://treaties.un.org/doc/Treaties/1977/05/19770524%2000-13%20AM/Ch_XI_B_19.pdf) (Acesso em: 15.Maio.2011, às 13h53min)).

<sup>133</sup> Tradução do Preâmbulo disponível em PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival. *Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito*. 3. ed., São Paulo: Saraiva, 1987. p. 486.

<sup>134</sup> *Convenção sobre Trânsito Viário*. "Artigo 13. Velocidade e distância entre veículos. 1. Todo condutor de veículo deverá ter em todas as circunstâncias o domínio de seu veículo, de maneira que possa acomodar-se às exigências da prudência e estar a todo momento em condições de efetuar todas as manobras necessárias. Ao regular a velocidade de seu veículo, deverá ter constantemente em conta as circunstâncias, em especial a disposição do terreno, o estado da via, o estado e carga de seu veículo, as condições atmosféricas e a intensidade do trânsito, de tal forma que possa deter seu veículo dentro dos

faz-se indispensável à interpretação da norma inserta no art. 220 da atual Lei de Trânsito: “*Velocidade compatível com a segurança* é aquela que o condutor deve empreender em seu deslocamento, sempre inferior à máxima permitida, de modo que possa ter a todo momento, sob qualquer das condições adversas (luz, tempo, estrada, trânsito, veículo e motorista), o completo domínio de seu veículo, possibilitando-lhe evitar acidentes diante das mais adversas situações de risco.”<sup>135</sup>

Por meio do Decreto n. 86.714, de 10.12.1981, a *Convenção sobre Trânsito Viário* foi promulgada pela República Federativa do Brasil e, desde então, passou a integrar a legislação de trânsito brasileira.<sup>136</sup>

Em relação aos sinais viários, constam do art. 5º, da *Convenção sobre Sinalização Viária* (de 1968) três espécies de Sinais Verticais: placas de advertência sobre perigo, placas regulatórias (contendo obrigações, restrições ou proibições) e placas de informação.<sup>137</sup> Em relação às características e coloração das placas de advertência, o anexo n. 1 prevê duas possibilidades absolutamente distintas: Modelo *Aa*, sob a forma de triângulo equilátero, com bordas vermelhas e fundo branco ou amarelo, e Modelo *Ab*, forma de quadrado, com a diagonal vertical, bordas em preto e fundo amarelo. Essa diversidade de formatos e cores, além de violar a finalidade da Conferência (que pretendia “aumentar a segurança nas rodovias mediante adoção de regras uniformes de trânsito”), constitui grave prejuízo à segurança do trânsito.

Em vigor desde 30.11.1995, a *Convenção sobre Sinalização Viária* (de 1968) influenciou a estruturação do Manual Brasileiro de Sinalização Viária (atualmente

---

limites de seu campo de visibilidade, como também diante de qualquer obstáculo previsível. Deverá diminuir a velocidade e, quando preciso, deter-se tantas vezes quanto as circunstâncias o exigirem, especialmente quando a visibilidade não for boa.” (Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/transit.htm> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 11h37min)).

<sup>135</sup> HONORATO, Cássio M. *Trânsito: infrações e crimes*. Campinas: Millennium, 2000. p. 84-85.

<sup>136</sup> Segundo Informes do Conselho Econômico e Social da ONU, a República Federativa do Brasil é signatária da *Convenção sobre Trânsito Viário*, celebrada em Viena (1968), tendo assinado a convenção em 08.11.1968 e ratificado o instrumento em 29.10.1980. Diversamente, ainda não promoveu a ratificação da *Convenção sobre Sinais Viários* (conforme Informe n. TRANS/WP.1/2002/36, de 2002, do Conselho Econômico e Social (da ONU), disponível em: <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp1/TRANS-WP1-2002-36e.pdf> (Acesso em: 22.Mai.2011, às 15h38min)).

<sup>137</sup> “Chapter II - ROAD SIGNS. Article 5. 1. The system prescribed in this Convention differentiates between the following classes of road signs: (a) Danger warning signs: these signs are intended to warn roadusers of a danger on the road and to inform them of its nature; (b) Regulatory signs: these signs are intended to inform roadusers of special obligations, restrictions or prohibitions with which they must comply; they are sub-divided into: (i) priority signs; (ii) prohibitory or restrictive signs; and (iii) mandatory signs; (c) Informative signs: these signs are intended to guide roadusers while they are travelling or to provide them with other information which may be useful; they are sub-divided into: (i) advance signs; (ii) direction signs; (iii) road identification signs; (iv) place identification signs; (v) confirmatory signs; (vi) other signs providing useful information for drivers of vehicles; (vii) other signs indicating facilities which may be useful to road-users.” (Disponível em: [http://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/06/19780606%2000-35%20AM/Ch\\_XI\\_B\\_20.pdf](http://treaties.un.org/doc/Treaties/1978/06/19780606%2000-35%20AM/Ch_XI_B_20.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 14h11min)).

integrado pelas Resoluções n. 599/82, 666/86, 180/05, 236/07 e 243/07, do CONTRAN).<sup>138</sup>

### 3.2.5. TRATADO DE MONTEVIDÉU, PARA O MERCOSUL (1992)

O Mercado Comum do Cone Sul (MERCOSUL) foi criado pelo Tratado de Assunção, assinado em 26 de março de 1991, e sua estrutura institucional foi firmada pelo Protocolo Adicional (denominado Protocolo de Ouro Preto), datado de 17 de dezembro de 1994.<sup>139</sup>

Em relação ao fenômeno trânsito na América do Sul, destaca-se o Acordo sobre Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (conhecido como RBUT), assinado em 29 de setembro de 1992, em Montevidéu (sede permanente da Secretaria Administrativa do MERCOSUL), entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. Destaca-se junto ao Preâmbulo:

“CONSCIENTES Da necessidade de favorecer a integração e a segurança da circulação internacional por rodovias, caminhos e ruas”, e tendo em consideração “Que a uniformidade nas normas de trânsito de seus respectivos países contribuirá para melhorar a segurança da circulação veicular e a proteção de pessoas e propriedades”, “CONVÉM Em celebrar, ao amparo do Tratado de Montevidéu 1980, um acordo sobre Regulamentação Básica Uniforme de Trânsito”.

O RBUT foi assinado e posteriormente ratificado pelo Brasil por meio do Decreto de 3 de agosto de 1993. Contendo normas genéricas de circulação e de conduta no trânsito, o RBUT trouxe importantes contribuições, fixando “uma base normativa mínima e uniforme” (art. II, item 1º) e prevendo reciprocidade de tratamento e aceitação das licenças para dirigir expedidas pelos demais países signatários. Quanto às infrações de trânsito e respectivas sanções, o RBUT deixou a desejar<sup>140</sup> e não previu um sistema unificado de sinalização de trânsito entre os países que integram o MERCOSUL.

---

<sup>138</sup> O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito encontra-se atualmente aprovado pelas seguintes normas: VOLUME I – Sinalização Vertical de Regulamentação, aprovado pela Resolução n. 180/05; VOLUME II – Sinalização Vertical de Advertência, aprovado pela Res. n. 243/07; VOLUME III – Sinalização Vertical de Indicação, continua vigendo o Cap. V do Manual de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Res. 599/82; VOLUME IV – MARCAS VIÁRIAS – Sinalização Horizontal, aprovado pela Res. n. 236/07; e VOLUME V – Dispositivos Auxiliares à Sinalização, continua vigendo a Parte III do Manual de Sinalização de Trânsito aprovado pela Res. n. 666/86.

<sup>139</sup> MARIANO, Marcelo Passini. *A Estrutura Institucional do Mercosul*. São Paulo: Aduaneiras, 2000. p. 55-80.

<sup>140</sup> Em relação ao tema, vale conferir HONORATO, Cássio M. *Sanções do Código de Trânsito Brasileiro*, p. 12-15.

A diversidade de normas de trânsito e de distintos sinais viários constitui grave prejuízo à segurança dos usuários das vias, contribuindo para o aumento de eventos e mortes em todos os Estados que integram o MERCOSUL.

### 3.2.6. NOVO RUMO A PARTIR DE 2003 E A CONFERÊNCIA DE MOSCOU (2009)

Como se percebe junto aos preâmbulos e normas constantes das Convenções Internacionais acima destacadas, os objetivos externados pelos Estados Contratantes sofreram evolução ao longo do tempo. As primeiras Conferências (Paris e Washington) voltavam-se, predominantemente, à fixação de normas e sinais viários que permitissem a circulação internacional de veículos em seus territórios; assegurando o livre exercício da *Liberdade de Circulação* internacional. Sob a orientação do Conselho Econômico e Social (das Nações Unidas), as conferências de Genebra e de Viena fizeram incluir a segurança viária em seus objetivos. A mudança paradigmática (desviando-se da *liberdade de circulação* para focar essencialmente a *segurança viária*), no entanto, somente ocorreu a partir da divulgação do *Informe sobre a Crise Mundial de Segurança Viária*, elaborado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), em 2003.

A crise de segurança viária foi percebida pelas Nações Unidas (A/57/309 e A/58/228) e reconhecida por meio da Resolução A/58/289, de 2004, e do Informe do Secretário Geral (A/60/181),<sup>141</sup> propondo medidas para *Melhoria da Segurança Viária no Mundo*. Dentre as medidas destacam-se: o convite à Organização Mundial de Saúde (OMS), para que “coordene as questões de segurança viária no sistema das Nações Unidas”,<sup>142</sup> promovendo reuniões e relatórios (par. 6); criação do Grupo de Colaboração das Nações Unidas para Segurança Viária (par. 10); compromisso do Banco Mundial em criar um fundo de apoio à Segurança Viária (par. 23); bem como a publicação do *Informe Mundial sobre Prevenção de Traumatismos Causados pelo Trânsito* (par. 16), que identificou os seguintes fatores de risco: velocidade inadequada e excessiva, embriaguez ao volante, não uso do cinto de segurança e de sistema de retenção para crianças, falta do capacete de segurança.

---

<sup>141</sup> Informe do Secretário Geral A/60/181 disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/448/99/PDF/N0544899.pdf> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 09h46min).

<sup>142</sup> “58/289. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. [...] 2. Invita a la Organización Mundial de la Salud a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, coordine las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas.” (Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/511/89/PDF/N0351189.pdf> (Acesso em: 25.Abr.2011, às 09h10min).

Eis os dois pontos que conduziram as Nações Unidas à mudança de paradigma, em busca do Trânsito Seguro (*Road Safety*): (1º) o trânsito internacional deixou de ser considerado, apenas, como o exercício da liberdade de circulação nas vias dos diferentes territórios, passando a ser compreendido como um grave problema de segurança, diante da reconhecida *Crise Mundial de Segurança Viária*; e (2º) o convite realizado à OMS, que passou a coordenar os trabalhos desenvolvidos pelas Nações Unidas, atribuindo novo enfoque ao trânsito internacional; afastando a idéia do trânsito como fator econômico, para que seja visto como *instrumento de promoção da vida*,<sup>143</sup> diante de uma grave crise de segurança que tem causado mais de um milhão de mortes por ano.

Nesse novo contexto, as Nações Unidas passam a reconhecer uma crise mundial de segurança, diretamente relacionada ao fenômeno trânsito, e destacam (na Res. A/60/5, de 26.10.2005)<sup>144</sup> a “importância de melhorar as normas jurídicas internacionais sobre segurança viária” (par. 6), convidando a todos os Estados membros a “aplicar as recomendações do Informe Mundial sobre Prevenção de Traumatismos Causados pelo Trânsito” (par. 7), promovendo campanhas educativas (par. 8). Como se percebe, as futuras convenções sobre trânsito viário não serão composta apenas de normas e sinais que permitam a circulação internacional, e sim por normas que garantam segurança viária a todos os usuários das vias terrestres, impondo deveres aos Estados contratantes (que deverão atuar de forma ativa, promovendo ações visando assegurar a segurança viária), sob pena de sujeitarem-se a sanções internacionais.

Essa nova concepção do trânsito internacional, voltada à realização do Trânsito Seguro (*Road Safety*), atinge seu momento mais relevante durante a *Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Viária* (realizada em Moscou, no período de 19 a 20 de novembro de 2009), cujo objetivo era “reunir as delegações de ministros e encarregados de assuntos de transporte, saúde, educação, segurança e questões conexas à aplicação das normas de trânsito, tratar dos avanços na aplicação das recomendações formuladas no *Informe Mundial sobre Prevenção de Traumatismos Causados pelo Trânsito* e nas resoluções da Assembléia Geral relativas à Melhoria da Segurança Viária no Mundo, e oferecer aos Estados membros uma oportunidade de intercambiar informações sobre melhores práticas” (A/Res/62/244, par. 7, de 31.03.2008).

---

<sup>143</sup> No item 2.4., *supra*, a necessidade de compreender o fenômeno jurídico como compromisso para a promoção da vida humana foi afirmada pelos defensores da Quinta Dimensão de Direitos Fundamentais, sob a denominação Biodireito e Bioética.

<sup>144</sup> “60/5. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.” Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/487/87/PDF/N0548787.pdf> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 09h40min).



### 3.3. FASE DE ESPECIFICAÇÃO: NECESSIDADE DE RECONHECER O TRÂNSITO SEGURO EM NÍVEL INTERNACIONAL

Com base na declaração aprovada durante a Conferência de Moscou (A/Res/64/255, par. 2)<sup>145</sup>, as Nações Unidas proclamaram “o período de 2011-2020 ‘Década de Ações para Segurança Viária’, com o objetivo de estabilizar e, posteriormente, reduzir os índices de vítimas fatais no trânsito em todo o mundo, aumentando as atividades nos planos nacional, regional e mundial”.

Tem-se, então, uma década para *reconhecer* em nível internacional o Trânsito Seguro como Direito Humano, especializando sua vocação de garantia dos direitos fundamentais relacionados ao fenômeno trânsito por meio de tratados ou convenções internacionais que especifiquem: o Trânsito Seguro como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, que deve ser assegurado por meio de ações que reduzam os índices de vítimas fatais no trânsito, de modo a proporcionar a *libertação do medo* e a *conquista da paz* entre todos os cidadãos do mundo que fazem uso de vias terrestres.

### 4. AUSÊNCIA DE PARÂMETROS INTERNACIONAIS E DESAFIOS PARA A GLOBALIZAÇÃO SEGURA DO FENÔMENO TRÂNSITO

No campo da globalização do fenômeno trânsito, se a idéia de unificação da legislação dos diversos países parece algo muito distante e complexo (mesmo em relação ao MERCOSUL), dever-se-ia pensar (ao menos) em padronizar a sinalização, para não correr o risco de condutores estrangeiros desconhecem o significado dos símbolos impressos nos sinais viários. A necessidade de formar um *sistema homogêneo* de sinais, em nível internacional, já se encontrava prevista no art. 17 da *Convenção sobre Trânsito Rodoviário*, celebrada em Genebra (1949).

A Copa Mundo (a ser realizada no Brasil em 2014) e os Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro, em 2016, também constituem desafios ao Trânsito Seguro, pois pessoas licenciadas para dirigir em diversos países (integrantes do MERCOSUL e de outros continentes), portadores de Licença Internacional ou tão-somente das carteiras de habilitação expedidas em seus Estados de origem (na forma da Res. 360/2010, do CONTRAN),<sup>146</sup> utilizarão as vias terrestres do território nacional (na condição de condutores de veículo ou de pedestres) e estarão sujeitos a um sistema de informações

---

<sup>145</sup> Disponível em: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/64/255> (Acesso em: 15.Mai.2011, às 10 horas).

<sup>146</sup> Resolução n. 360, de 29.09.2010, do CONTRAN, *dispõe sobre a habilitação do candidato ou condutor estrangeiro para direção de veículos em território nacional* (Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_360\\_10.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_360_10.pdf) (Acesso em: 15.Mai.2011, às 12h13min)).

(*divulgadas*<sup>147</sup> por meio de sinais viários) diferente do empregado em seus países de origem.

Adota-se atualmente no Brasil um sistema de sinalização decorrente da *Convenção sobre Trânsito Viário* e do *Protocolo Relativo aos Sinais Viários*, celebrados em Viena (1968), que foi desenvolvido e aprimorado por normas nacionais até a estruturação do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.<sup>148</sup>

Outros Estados, no entanto, desenvolveram seus sinais viários a partir de diferentes tratados e convenções internacionais, a exemplo da República Argentina que adotou a *Convenção sobre Trânsito Rodoviário* (celebrada em Genebra, no ano de 1949).<sup>149</sup>

A respeito da diversidade entre normas e sinais viários, no MERCOSUL, observa-se junto ao Informe n. TRANS/WP.1/2002/36, de 2002, do Conselho Econômico e Social (da ONU)<sup>150</sup> que: Argentina, Paraguai e Peru celebraram e ratificaram a *Convenção sobre Trânsito Rodoviário* celebrada em Genebra (1949); Brasil e Uruguai<sup>151</sup> assinaram e ratificaram a *Convenção sobre Trânsito Viário*, celebrada em Viena (1968); enquanto o Chile assinou as duas convenções, porém apenas ratificou a *Convenção de Genebra*. A Bolívia não é signatária das Convenções acima referidas. Em relação às normas internacionais sobre sinais viários, consta do mesmo Informe que somente Brasil e Chile são signatários do *Protocolo Relativo aos Sinais Viários*, de 1968 (que passou a vigor em dezembro de 1953); faltando, no entanto, a ratificação pelo Governo brasileiro.<sup>152</sup>

---

<sup>147</sup> “Em relação à natureza jurídica do instituto, alguns estudiosos podem imaginar que os sinais constituem um comando jurídico, ou seja, uma ordem emanada da Autoridade de Trânsito competente, caracterizando uma espécie de ato administrativo. Esta, porém, não é a natureza jurídica da sinalização. As placas e marcas viárias (diversamente dos gestos dos agentes) constituem a publicação de um ato administrativo previamente emitido pela autoridade competente, com a finalidade de transmitir aos usuários da via o conteúdo do comando. Assim, a sinalização é a exteriorização de um ato administrativo expedido pela Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via; ato este, escrito e fundamentado, materializado em ordens de serviço, determinações ou portarias. Dessa forma, a placa de regulamentação (ou Sinal R-19) que impõe restrição de velocidade em um determinado local é o meio de divulgação do comando declarado pela Autoridade de Trânsito, e que se encontra regularmente publicado e arquivado junto ao órgão competente, para fins de consultas, ou como futuro meio de prova (caso seja questionada a validade da restrição imposta, em sede de recurso administrativo ou processo judicial).” (HONORATO, Cássio M. *O trânsito em condições seguras*, p. 123.)

<sup>148</sup> Atualmente o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito encontra-se estruturado pelas Resoluções n. 599/82, 666/86, 180/05, 236/07 e 243/07, do CONTRAN.

<sup>149</sup> “Por la ley 14.814, sancionada el 21 de julio de 1959 y promulgada el 7 de agosto de 1959 (B.O.14/8/59) (Adla, XIX-A, Iº, 47), se aprobó la Convención sobre la Circulación por Carreteras celebrada en Ginebra, Suiza, el 19 de septiembre de 1949. [...]” (SAGARNA, Fernando A. *Ley de Tránsito. Serie de textos actualizados LA LEY con doctrina y jurisprudencia*. Buenos Aires: La Ley, 1999. p. XXVI.)

<sup>150</sup> Disponível em: <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2002/wp1/TRANS-WP1-2002-36e.pdf> (Acesso em: 22.Mai.2011, às 15h38min).

<sup>151</sup> Nos termos da Lei n. 15.011, publicada em 29.08.1980, o Uruguai aprovou a *Convenção sobre Trânsito Viário*, celebrada em Viena (1968).

<sup>152</sup> Em relação ao “Processo de Formação dos Tratados Internacionais”, FLÁVIA PIOVESAN identifica três fases distintas: negociação e assinatura do tratado, aprovação pelo Poder Legislativo e ratificação

A diversidade de normas internacionais e de sinais viários revela a necessidade de os Estados, em especial aqueles que formam mercados comuns (v.g., MERCOSUL) ou que se encontram em processo de integração regional (como a União Européia), ratificarem e adotarem uma única convenção relativa à sinalização de trânsito, de modo a implantar um *sistema homogêneo de sinais viários* em todos os territórios.

A uniformização global da sinalização viária é uma necessidade, como fator de aumento da segurança do trânsito, e impõe-se como desafio a ser alcançado pelas Nações Unidas durante a Década de Ações para a Segurança Viária.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Trânsito Seguro é um direito, disso ninguém tem dúvida! O que poucos já haviam percebido é sua dignidade constitucional, como garantia fundamental e indispensável à proteção da vida e à segurança de todos os usuários das vias terrestres.

Em sua essência, o Trânsito Seguro tem por finalidade assegurar as diferentes dimensões de direitos fundamentais que são colocados em risco, diariamente, no espaço coletivo do trânsito. Essa *garantia* precisa ser *reconhecida* e exigida diariamente pelo Estado, por meio de ações que *promovam* a realização da liberdade de circulação em condições seguras, proporcionando paz social e libertação do medo (relacionado à insegurança no trânsito). Constitui, assim, instrumento de *promoção da vida*, fundamental para que a República Federativa do Brasil, como Estado legitimamente democrático, possa, no futuro, vivenciar um trânsito mais humano e seguro.

Da fusão entre a Liberdade de Circulação e o dever de o Estado proporcionar Segurança Viária extrai-se o verdadeiro conteúdo (ou significado) do Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão, implícito na Constituição da República de 1988 por decorrer do regime e dos princípios por ela adotados, que assume no Estado Democrático de Direito a função de *garantia constitucional*, com o objetivo de assegurar segurança viária e proteger a vida dos usuários das vias terrestres.

*Reconhecer, revelar e promover* o trânsito em condições seguras, como Direito Fundamental de Segunda Dimensão e como o exercício de deveres coletivos (e não apenas um direito individual), são os desafios que a *Década de Ações para a Segurança Viária* propõe à Nação brasileira.

Além desses três grandes desafios à segurança viária, em nível nacional, também se faz necessário *especificar* (em nível internacional) o Trânsito Seguro como Direito Humano

---

pelo Poder Executivo. Vale conferir a exposição em PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o Direito Constitucional Internacional*, p. 70-71.

indispensável à segurança de todos e à promoção da vida, proporcionando um sistema de proteção em nível internacional; bem como *implantar* um sistema homogêneo de sinais viários, que ofereça informações seguras aos usuários das vias terrestres nos diferentes territórios e continentes.

Sem dúvida, o despertar das Nações Unidas para a grave crise mundial de segurança viária e a convocação da OMS para coordenar as atividades da ONU sobre segurança viária (a partir de 2003) representaram mudanças significativas na forma de tratar o fenômeno trânsito em nível internacional: afastando-o do aspecto predominantemente econômico e individualista da liberdade de circulação, para evidenciar o aspecto coletivo e a necessidade de proporcionar segurança viária em favor de um bem maior, denominado *vida*. Definido o rumo a ser seguida no século XXI, o próximo passo consiste na especificação do Trânsito Seguro (*Road Safety*) como Direito Humano a ser consagrado em tratados e convenções internacionais, impondo-se aos Estados, como compromisso assumido perante a comunidade internacional, o dever de promover ações visando a melhoria da segurança viária e a redução dos índices de mortes no trânsito.

Para tanto foi proclamado o período de 2011 a 2020 como a *Década de Ações para a Segurança Viária*, período em que os Estados deverão assumir seus papéis de garante e assegurar, por meio de ações, a realização do trânsito em condições seguras.

Pergunta-se, então: qual será o papel de cada cidadão brasileiro nessa década que ora se inicia? Meros expectadores e críticos, ou promotores de *ações* voltadas à realização do Trânsito Seguro?

Que Deus ilumine suas escolhas!

#### REFERÊNCIA BIBLIOGRAFIA

ABREU, Waldyr de. *Temas fundamentais dos Códigos de Trânsito*. 2. ed., rev. e atual. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), publ. 567, 1976. 98 p.

ANDRADE, José Carlos Vieira de. *Os Direitos Fundamentais na Constituição Portuguesa de 1976*. Coimbra: Livraria Almedina, 1987. 350 p.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 13. ed., São Paulo: Malheiros, 2001. 870 p.

BARBOSA, Rui. *República: teoria e prática: textos doutrinários sobre direitos humanos e políticos consagrados na Primeira Constituição da República*. Seleção e coordenação de Hildon Rocha. Petrópolis: Vozes; Brasília: Câmara dos Deputados, 1978. 343 p. (Coleção Dimensões do Brasil)

BIANCHI, Alessandra Sant'Anna (Org.). *Humanidade e trânsito: desafios para um futuro sustentável*. Curitiba: Conselho Regional de Psicologia da 8ª Região, 2009. 290 p.

BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. Trad. Carlos Nelson Coutinho. 9. ed., 16. tirag., Rio de Janeiro: Campus, 1992. 217 p.

\_\_\_\_\_. *O positivismo jurídico: lições de filosofia do direito*. Compiladas por Nello Morra. Trad. e notas de Márcio Pugliesi, Edson Bini, Carlos E. Rodrigues. São Paulo: Ícone, 1995. 239 p.

BONAVIDES, Paulo. *Do Estado Liberal ao Estado Social*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972. 258 p.

\_\_\_\_\_. *Teoria do Estado*. 3. ed., 3. tirag. São Paulo: Malheiros, 2001. 379 p.

CAETANO, Marcello. *Manual de Direito Administrativo*. 10. ed., 6. reimp., rev. e actual., por Diogo Freitas do Amaral. Coimbra: Almedina, 1997/1999. 2 v. 1454 p.

CAMPOS, Tomás Cano. *El régimen jurídico-administrativo del tráfico (Bases históricas y constitucionales, técnicas de intervención y sanciones)*. Madrid: Civitas Ediciones, 1999. 786p.

CEGALLA, Domingos Pascoal. *Novíssima gramática da língua portuguesa*. 46. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005. 696 p.

COLLIN, Peter H. *Dictionary of Law*. Third edition. Teddington (UK): Peter Collin Publishing, 2000. 398 p.

COMPARATO, Fábio Konder. *A afirmação histórica dos direitos humanos*. 3. ed., rev. e ampl., São Paulo: Saraiva, 2003. 577 p.

CORRÊA, J. Pedro. *20 anos de lições de trânsito no Brasil*. Ilustrações: Juan Enrique Frias Justiniano. Curitiba: Volvo, 2009. 256 p.

DALLARI, Dalmo de Abreu. *Elementos de Teoria Geral do Estado*. 21. ed., São Paulo: Saraiva, 2000. 307 p.

*Enciclopédia Barsa*. Rio de Janeiro/São Paulo: Encyclopaedia Britannica. 1969, 16v.

*Encyclopaedia Britannica. A New Survey of Universal knowledge*. Chicago: Encyclopaedia Britannica, 1952.

*Enciclopédia Vniversal Ilvstrada Evropeo-Americana*. Madrid: Espasa-Calpe, [s:d]. 70v.

ESPÍNDULA, Alberi. *Perícia criminal e cível: uma visão geral para peritos e usuários de perícia*. 2. ed. Campinas: Millennium, 2005. 442 p.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário da Língua Portuguesa*. 1. ed., 2. reimp., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985. 1781 p.

GOMES, Luiz Flávio. *Lei seca: acertos, equívocos, abusos e impunidade*. Disponível em [http://www.lfg.com.br/public\\_html/article.php?story=20080804114125256](http://www.lfg.com.br/public_html/article.php?story=20080804114125256) Acesso em 14. Ago. 2008.

HIRSCHHEIMER, Mário Roberto; CONSTANTIVO, Clóvis Francisco. *Direito de morrer em paz e com dignidade*. Boletim IBCCrim, São Paulo, n. 172, na 14, p. 09-11, mar. 2007.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Org.). *Comportamento humano no trânsito*. 2. ed., São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. 412 p.

HONORATO, Cássio M. *Trânsito: infrações e crimes*. Campinas: Millennium, 2000. 604 p.

\_\_\_\_\_. *Sanções do Código de Trânsito Brasileiro: análise das penalidades e das medidas administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97*. Campinas: Millennium, 2004. 311 p.

\_\_\_\_\_. *O Trânsito em Condições Seguras*. Campinas (SP): Millennium, 2009. 259 p.

\_\_\_\_\_. *Dois crimes de embriaguez ao volante e as alterações introduzidas pela Lei 11.705/2008*. RT 880, ano 98, p. 341-374, fev. 2009.

LAZZARI, Carlos Flores; WITTER, Ilton Roberto da Rosa. *Nova Coletânea de Legislação de Trânsito*. 14. ed., Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1997. 647 p.

MARIANO, Marcelo Passini. *A Estrutura Institucional do Mercosul*. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 116 p.

MATTA, Roberto da; VASCONCELOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. *Fé em Deus e pé na tábua (Ou como e por que o trânsito enlouqueceu no Brasil)*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. 191 p.

MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocência Mártires; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. *Curso de Direito Constitucional*. São Paulo: Saraiva, 2007. 1364 p.

OLIVEIRA, Régis Fernandes de. *Ato administrativo*. 4. ed. revista, atualizada e ampl., São Paulo: RT, 2001. 164 p.

PAVÓN, Pilar Gómez. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. 2. ed., 2 reimpr., Barcelona: BOSCH, 1993. 343 p.

PENNSYLVANIA (US). *Pennsylvania Driver's Manual*. Pub. 95 (10/01). Department of Transportation Driver and Vehicle Service. 2001. 70 p.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival. *Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito*. 3. ed., São Paulo: Saraiva, 1987. 718 p.

- PIOVESAN, Flávia. *Direitos humanos e o Direito Constitucional Internacional*. 6. ed., rev., ampl. e atual. São Paulo: Max Limonad, 2004. 487 p.
- Relatório sobre Crise Mundial de Segurança Viária. Disponível em: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/462/63/PDF/N0346263.pdf> Acesso em: 15.05.2011.
- RUBIO, Inés Ciancas; GÓMEZ, Susana Estévez. *Los convenios internacionales en materia de tráfico: su importancia y justificación*. 2003. p. 02-03. Disponível em: [http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la\\_dgt/recursos\\_humanos\\_empleo/oposiciones/TEMA\\_010.doc](http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la_dgt/recursos_humanos_empleo/oposiciones/TEMA_010.doc) Acesso em: 10.Maio.2011.
- SAGARNA, Fernando A. *Ley de Tránsito. Serie de textos actualizados LA LEY con doctrina y jurisprudencia*. Buenos Aires: La Ley, 1999. 1050 p.
- SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1998. 386 p.
- \_\_\_\_\_. *Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988*. 2. ed., rev. ampl., Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002. 157 p.
- SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 21. ed., São Paulo: Malheiros, 2002. 878 p.
- SILVA, Reinaldo Pereira e. *Biodireito: a nova fronteira dos direitos humanos*. RT/Fasc. Civ., São Paulo, v. 816, p. 62-93, out./2003.
- STEIN, R. Conrad. *The Declaration of Independence*. Chicago (EUA): Childrens Press, 1995. 32 p.
- TABASSO, Carlos. *Derecho del Tránsito: los principios*. Buenos Aires: Julio Cesar Faira, 1997. 829 p.
- WILDE, Gerald J. S. *O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde: o que funciona? o que não funciona? e por que?* Trad. Reinier J.A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005. 318 p. [Título original: Target risk 2: a new psychology of safety and health: what doesn't? and why.]