

**A NÃO APLICAÇÃO DO DIREITO DO TRÂNSITO VEM CONTRIBUINDO PARA  
O AUMENTO LESIONADOS E MORTOS**

**Luciano Machado Ferreira**

Doutorando, Especialista em Ciências Criminais e Direito Público - Professor  
IPTAN

**Emerson dos Santos Ribeiro**

Especialista - Professor IPTAN

Resumo: o Direito do Trânsito é um ramo do direito ainda muito pouco usado por seus operadores no Brasil e em parte da América Latina e isto vem gerado um enorme prejuízo a seus cidadãos. O Direito do Trânsito possui regras e princípios próprios, não havendo a necessidade de se apenas consultar o Código de Trânsito Brasileiro e em seguida voltar-se para o Direito Civil e/ou Penal para se resolver a casuística. A aplicação de princípios próprios do Direito do Trânsito pode em muito ajudar a toda sociedade para amenização desta catástrofe que assola o país, qual seja, o grande numero de vitimados pelo trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Vitimados. Princípios. Aplicação.

## 1 – INTRODUÇÃO

A pretensão deste artigo é mostrar o quanto os legisladores e, principalmente, os operadores do direito contribuem para o aumento de mortes e lesões no trânsito ao não aprofundarem seus estudos num ramo do direito que ao longo dos anos está inerte. Referimos-nos ao Direito do Trânsito, ou viário ou de circulação.

Os sinistros em trânsito matam tantas pessoas que em alguns países ocupam o 3º ou 2º lugar no índice de mortalidade, perdendo apenas para as doenças cardiovasculares e o câncer.

Vejamos o gráfico abaixo retirado do portal Vias Seguras ([http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais/estatisticas\\_do\\_ministerio\\_da\\_saude/saude\\_brasil\\_2009](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude/saude_brasil_2009))

### Número de óbitos, em 2008, por categoria de usuários.

Mortalidade por Violências									
Frequência absoluta (N) e relativa (%) de óbitos e taxa (ou coeficiente) de mortalidade (por 100 mil hab.) por CAUSAS EXTERNAS, segundo tipos de causas. Brasil, 2008									
Categoria de análise	Masculino			Feminino			Total <sup>a</sup>		
	N	%	Taxa	N	%	Taxa	N	%	Taxa
Acidentes	47.354	42,6	50,8	12.978	57,8	13,5	60.370	45,2	31,8
Transporte terrestre	29.907	26,9	32,1	6.736	30,0	7,0	36.666	27,4	19,3
Pedestre	6.671	6,0	7,2	2.200	9,8	2,3	8.885	6,6	4,7
Motociclista	7.659	6,9	8,2	907	4,0	0,9	8.567	6,4	4,5
Ocupante de veículo	6.970	6,3	7,5	1.994	8,9	2,1	8.966	6,7	4,7
Quedas	5.417	4,9	5,8	2.947	13,1	3,1	8.365	6,3	4,4
Demais acidentes	1.2030	10,8	12,9	3.295	14,7	3,4	15.339	11,5	8,1
Violências	52.258	47,1	56,1	5.781	25,8	6,0	58.098	43,5	30,6
Autoprovocadas	7.194	6,5	7,7	1.896	8,4	2,0	9.090	6,8	4,8
Agressões	45.064	40,6	48,4	3.885	17,3	4,0	49.008	36,7	25,8
Arma de fogo	32.652	29,4	35,0	1.983	8,8	2,1	34.678	25,9	18,3
Perfurocortante	6.766	6,1	7,3	955	4,3	1,0	7.724	5,8	4,1
Intenção indeterminada	10.731	9,7	11,5	2.979	13,3	3,1	13.745	10,3	7,2
Demais causas externas	722	0,7	0,8	709	3,2	0,7	1.431	1,1	0,8
Total causas externas	111.065	100,0	119,2	22.447	100,0	23,3	133.644	100,0	70,5

De todos os óbitos por Causas Externas, 27% morrem ATT e 26% por agressões por Armas de Fogo

Fonte: SIM – CGIAE/DASIS/SVS/MS

É mais certa a morte para os jovens de 18 a 25 anos entre as ferragens de um veículo do que por qualquer outra doença, numa sociedade onde há veículos trafegando.

A quantidade de veículos, hodiernamente, trafegando no Brasil só faz aumentar esta estatística. Diante, deste quadro catastrófico, o que devemos fazer para diminuir estes índices?

O propósito deste trabalho não é oferecer uma resposta direta a esta questão, mas, é mostrar porque ele acontece. E é, neste diapasão que entra um ramo do direito que há muito se encontra adormecido, qual seja, o Direito do Trânsito.

## 2 – POSSÍVEIS CAUSAS DO AFASTAMENTO DO DIREITO DO TRÂNSITO

Quem se aventura a operar no Direito do Trânsito – o que são poucos ou quase nada – muitas das vezes ou na sua grande maioria, apenas folheia o Código de Trânsito Brasileiro e dirige a casuística para o Direito Penal e/ou Direito Civil.

A maior intimidade com estes ramos de direito, acima citados, faz com que estes operadores amoldem seus casos nesta seara. Ou seja, usam o direito do Trânsito de forma subsidiária, o que deveria ser ao contrário.

Esta falta de intimidade com o Direito do Trânsito faz com que advogados, defensores públicos, promotores e magistrados amoldem as querelas em outros ramos do direito e com isto fogem do Direito do Trânsito.

Este afastamento traz uma grande consequência que é a contribuição, de forma direta, ao aumento de vitimados no trânsito.

Para quem queira praticar o Direito do Trânsito necessitará ter um pouco de conhecimento de engenharia, segurança viária, psicologia, medicina e, dentre outros, para no caso concreto poder militar nesta área. Daí, talvez, devido a esta complexidade muitos se afasta deste ramo do direito.

## 3 – A INDIFERENÇA

Em sua magnífica obra sobre os princípios do Direito do Trânsito, Carlos Tabasso, narra que em 08 de fevereiro de 1906, houve o primeiro atropelamento com vítima fatal por acidente de trânsito no Uruguai e que tal fato causou à época grande comoção nacional que chegou a inspirar várias canções populares, contudo, hoje vários cadáveres estão em uma simples nota da imprensa em apenas uma edição, salvo quando se envolve pessoas notórias.

Esta indiferença nos revela que acidentes de trânsito constitui um acidente estranho à sociedade, ou seja, é o lugar onde a vida é menos valorizada.

Tal conclusão dar-se-á por ser o maior número de acidentados no trânsito pertencer às camadas sociais economicamente mais carentes, por estarem mais expostas à condição de pedestres, ciclistas ou em veículos obsoletos, ou seja. Aqueles que se encontram numa posição social deficitária, afirma também Carlos Tabasso.

No Brasil o que se gasta com lesionados em acidentes de trânsito é um valor muito alto. Segundo pesquisa do IPEA o que se gasta com os acidentes de trânsito no Brasil chega à cifra de 22 bilhões de reais por ano, o que corresponde a 1,2% de nosso PIB – Produto Interno Bruto.

Tais números são preocupantes e não podem deixar de ser observados com muita atenção que o tema precisa. Necessita-se que o Direito do Trânsito se faça presente nesta temática.

#### 4 – A NÃO APLICAÇÃO DO DIREITO DO TRÂNSITO

Numa análise bem crítica, quando os operadores do direito deixam de no caso concreto de empregar o Direito do Trânsito, estar-se-ão operando *contra legem*.

Qualquer sinistro de trânsito deve ser julgado à luz das normas, princípios e critérios próprios do Direito do Trânsito, que são completamente diferentes do direito civil, penal e outros ramos do direito.

É neste ponto fulcral que tentaremos através da exposição de alguns princípios, demonstrar a amplitude do Direito do Trânsito. Se os operadores do direito procurarem atuar dentro deste ramo, poder-se-iam contribuir em muito para este cenário tão angustiante.

Todos os operadores do Direito são , em última análise, guardiães da dignidade da pessoa humana não devem virar as costas para o Direito de Trânsito.

É muito incomum virmos sentenças e/ou acórdãos que façam alusão ao Direito do Trânsito, no muito, estas saem do direito civil ou do direito penal e vão rapidamente ao Código de Trânsito Brasileiro e retornam por onde começaram. Dever-se-ia ser o contrário:

começar no Direito do Trânsito e de forma subsidiária usar o direito civil, penal ou outros ramos.

O ramo de Direito do Trânsito é tão importante que deveria, tal qual é no Chile, o oferecimento desta matéria nas faculdades de direito. Se há nos diversos fóruns de justiça no Brasil varas especializadas em direito da criança e adolescente, da mulher, dentre outras, há de se haver também varas especializadas em trânsito, não denegando a importância que aquelas merecem.

Temos vários agentes especializadas em trânsito (Policia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual e Guardas Municipais), delegacias de policia civil que cuidam só de trânsito e outros diversos órgãos seja na esfera federal, estadual e municipal que se incumbem do trânsito, não faz sentido o motivo dos diversos operadores se quer, salvo exceções, “menosprezarem” o trânsito.

Nunca é demais lembrar, e é de bom alvitre sabermos que não devemos confundir Direito de Trânsito com o Direito de Transportes. Este tem a natureza jurídica de direito privado e seu objeto é a relação de cunho econômico entre os particulares no movimento de pessoas ou coisas; já aquele tem natureza jurídica de direito público e seu objeto é a relação técnica dos envolvidos em trânsito.

O direito do Trânsito para alcançar seus objetivos deve-se recorrer a critérios técnico científico (noções básicas de física, matemática, engenharia, etc.) para compreensão de sua natureza.

## 5- PRINCÍPIOS

Abstermer-mo-emos neste artigo de conceituar princípios jurídicos e de elencar alguns comuns a outros ramos de direito e ao Direito do Trânsito.

Iremos nos fixar de forma rápida, clara e concisa ao estudo de dois princípios próprios deste ramo do direito que, com certeza, contribuirá de alguma forma para o propósito deste trabalho.

### 5.1 - PRINCÍPIO DA SEGURANÇA VIÁRIA

Caso não houvesse no trânsito dispositivos técnicos e jurídicos para organizá-lo, com certeza, teríamos em “conflito” entre seus usuários. Se é que isto já não acontece, *i.e.*, brigas entre motociclistas e condutores de automóveis. Basta pesquisarmos na internet que veremos inúmeros vídeos deste cenário “bélico”.

No trânsito não pode haver liberdade absoluta. O mesmo não pode ter uma liberdade natural, tal no mercado (oferta e procura). O trânsito oferece riscos e quem nele estar sabe que é uma atividade arriscada.

A questão de espaço e tempo no trânsito é intimamente ligada à segurança viária. É de forma dialética que se resolve tal problemática.

A conjugação de liberdade do cidadão e o risco que o trânsito apresenta são fatores de suma importância que deve ser equacionado para a segurança viária. Neste diapasão devem os legisladores e operadores do direito se debruçarem para a conceituação de preceitos jurídicos precisos.

Diante deste cenário caótico de nosso trânsito que tais construções devem ter como ponto de partida. Não se devem buscar soluções para problemas não apresentáveis ou fora de nossa realidade.

Devido a avanços tecnológicos e a dinamicidade do trânsito, percebe-se a grande quantidade de resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito. De olho nestas verificações devem os operadores do direito estarem permanentemente atualizados, bem como, também os condutores, razão pela qual deveriam estes passarem por uma qualificação sistemática desta evolução.

A liberdade de trânsito é um direito fundamental da pessoa, mas tem que se respeitar a segurança viária de todos.

Este princípio de segurança viária é um postulado superior, um vetor principal do Direito do Trânsito. Possui aspectos subjetivos, qual seja, cada usuário deve-se comportar de forma a estabelecer a todo instante a segurança viária; possui aspectos objetivos, qual seja, de cunho material, há de se construir meios para sempre garantir a segurança por meio da engenharia, medicina, etc.

Em resumo, regras de segurança viária tem como propósito a diminuição do risco. Daí, qualquer transgressão ou omissão a este princípio produzirá um perigo abstrato objetivo.

Devem os operadores do direito - repetindo – se embrearem no Direito do Trânsito para evitar que tais coisas aconteçam.

Vê-se, então, que este ramo do direito oferece ferramentas próprias e eficazes para a casuística do trânsito. E este princípio de segurança viária possui outros desdobramentos, mas para o fim deste trabalho é o que basta.

## 5.2 – PRINCÍPIO DA CONFIANÇA

É um dos princípios, há algum tempo, mais badalados na Europa e no Brasil ainda pouco conhecido.

No trânsito onde há organização de acordo com sua normatização se espera que todos se comportem segundo estas disposições. Através deste princípio empregamos a boa-fé nas relações. É um estado psicológico coletivo, onde todos creem na realidade, por exemplo, cremos que os semelhantes que nos cercam não irá nos matar.

Não podemos crer que no trânsito todos sejam verdadeiros assassinos, pelo contrário, todos são respeitadores das normas de condução viária. Temos que crer que os pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores confiem no papel de desempenho cada um no trânsito.

Os usuários do trânsito têm o direito de que o outro tenha um comportamento ajustado nas normas viárias. É uma expectativa que se espera de todos. Jamais, poderá haver trânsito sem este ambiente psicológico de confiabilidade...

Este princípio possui alguns limites: o cumprimento das próprias obrigações, obrigação de prevenir o risco e o princípio da defesa. Deve o magistrado empregar tal princípio não se esquecendo das limitações acima, caso contrario, poder-se-ia ter um salvo-conduto justificador para qualquer transgressão no trânsito.

## 6 – CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho, sem querer esgotar o assunto, foi demonstrar que os operadores do direito - advogados, defensores públicos, promotores e magistrados – devem

sair de suas omissões no que tange a não aplicação do Direito do Trânsito, pois, ao fazerem isto estão contribuindo para, cada vez mais, o aumento de vitimados no trânsito.

Assim como aconteceu o consumidor, criança e adolescente, mulheres e idosos que ao longo dos tempos reclamaram uma atenção devida e justa - tanto o é que foram presenteados com leis específicas, delegacias e até varas de justiça próprias - o direito de trânsito merece tal atenção.

E esta atenção é no sentido de todos estes operadores aplicarem os institutos próprios deste ramo do direito, já que o mesmo possui código próprio e princípios que lhe são inerentes, conforme apresentados.

Quando estes operadores do direito em suas casuísticas estão a empregar institutos que não próprio do Direito do Trânsito estão prestando um grande desserviço à Nação, já que os mesmos se mostram ineficazes para o caos que atravessamos em nossas ruas, avenidas, estradas e rodovias.

Os demais ramos do direito devem ser usados de forma subsidiária ao Direito do Trânsito e não como acontece hoje em dia. Aquelas pessoas que tiveram, como já citado, seus direitos individualizados em leis e institutos próprios lograram um senso de justiça mais elevado. Tal qual, devemos nos ater às casuísticas de trânsito aos ditames do Direito de Trânsito.



## 6 – REFERÊNCIAS

TABASSO, CARLOS. **Derecho Del Tránsito. Los Principios**. Buenos Aires: Editorial B de F, 1997. 830 p.

ROSSI, JORGE OSCAR. **Accidentes de Transito. Paso a Paso**. Buenos Aires: Ediciones D&D, 2010. 424 p.

ELBERT, CARLOS ALBERTO. **Novo Manual Básico de Criminologia**. Tradução: Ney Fayet Júnior. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2009. 284 p.

ARAUJO, JULYVER MODESTO DE. **Expressões interessantes da legislação de trânsito**. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2606, 20 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/17235>>. Acesso em: 27 mar. 2012.

<[http://www.via-sseguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais/estatisticas\\_do\\_ministerio\\_da\\_saude/saude\\_brasil\\_2009](http://www.via-sseguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude/saude_brasil_2009)> Acesso em : 27 mar 2012

MORAES, ALEXANDRE DE. **Direito Constitucional**. 19ed. São Paulo: Atlas, 2006. 948 p.

DONIZETTI, ELPIDIO. **Curso Prático de Direito Processual Civil**. 11ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2009. 1105p.

NUCCI, GUILHERME DE SOUZA. **Código Penal Comentado**. 7ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007. 1216p.

MIRABETE, JULIO FABRINI. **Processo Penal**, 16ed. São Paulo: Editora Atlas, 2004. 849p.

TÁVORA, NESTOR; ROQUE, FABIO. **Código de Processo Penal para Concursos**. 2ed. Salvador: Editora JusPodivm, 2011. 810p.

CREUS, CARLOS. **Derecho Penal**. 5ed. Buenos Aires: Editorial Astrea, 2004. 549p.

GONÇALVES, VICTOR E. RIOS. **Direito Penal. Parte Geral**. 14ed. São Paulo: Saraiva, 2007. 214p.