



A NECESSÁRIA IMPLEMENTAÇÃO DE DISPOSITIVOS GARANTIDORES DA SEGURANÇA VIÁRIA NO TRÂNSITO BRASILEIRO PARA PROTEÇÃO DA CIDADANIA: APRECIÇÕES INICIAIS.

Jorge Amaral dos Santos¹

RESUMO: As presentes reflexões tratam da acidentalidade no trânsito envolvendo usuários com a capacidade psicomotora alterada pelo consumo de substância(s) psicoativa(s). A intenção é pensar o desenvolvimento de ferramental que detenha condições de auxiliar na diminuição dos acidentes. Para tanto, foi realizada pesquisa documental voltada para a realidade dos acidentes de trânsito, suas causas e custos sociais, bem como a construção normativa e a fundamentação teórica da legislação referente ao tema. Sob a ótica do constitucionalismo contemporâneo verificou-se que a segurança viária foi alçada ao patamar de direito fundamental, constitucionalmente explicitada pela Emenda Constitucional nº 82/2014 à Carta Política de 1988. Assim, políticas públicas eficazes e permanentes para o enfrentamento dessa problemática se fazem mais necessárias. Como tópico sugestível, propõe-se a implantação de um sistema normativo onde o motorista, por meio da comprovação de sua saúde orgânica referente à negativa do uso de álcool, atue como partícipe ativo no processo de manutenção de sua condição de condutor, no sentido do exercício de uma direção constantemente segura e responsável.

Palavras-chave: acidentalidade; álcool; direitos fundamentais; trânsito.

ABSTRACT: These reflections deal with accidentality in traffic involving users with psychomotor ability altered by substance use (s) psychoactive (s). The intention is to think of the development of tools that help stop conditions in the reduction of accidents. Therefore, documentary research was carried toward the reality of traffic accidents, their causes and social costs, as well as the normative construction and the theoretical basis of the legislation on the subject. From the perspective of contemporary constitutionalism found that road safety was raised to the fundamental right level, constitutionally explained by Constitutional Amendment No. 82/2014 to the Charter of 1988. Policy Thus, effective and permanent public policies to confront this

¹ Policial Rodoviário Federal. Especialista em Direito público, especialista em Direito penal e Direito processual penal. Mestre em Direito – Linha de Concentração Políticas Públicas da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC. E-mail: j.amaral2007@gmail.com

problem are made more necessary. How suggestible topic, it proposes the implementation of a regulatory system where the driver through the proof of its organic health related to the negative use of alcohol acts as an active participant in the maintenance of its driver condition process towards exercise of a constantly safe and responsible way.

Keywords: accidentality; alcohol; fundamental rights; traffic.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A acidentalidade no trânsito na pós-modernidade tornou-se uma importante problemática em nível mundial, notadamente por infligir significativos custos às sociedades nacionais onde essa realidade se faz mais presente. O acidente de trânsito é um sinistro que, devido a sua complexidade, envolve uma enorme gama de atores pessoais e institucionais, se traduzindo em um evento gerador de situações complexas que, muitas vezes, se prolongam no tempo ao ponto de transpor gerações. Relatório da Organização Mundial de Saúde (2015) demonstra que em torno de 1,2 milhão de pessoas morrem anualmente no trânsito, em termos globais. O Brasil, pelas suas dimensões territoriais e também por ter uma economia com expressiva participação do transporte terrestre, tem atuante envolvimento nesse contexto, contribuindo com uma média histórica de mais de 36 mil mortes/ano. Parte da responsabilidade na ocorrência desses sinistros pode ser atribuída a usuários que se encontram com sua capacidade psicomotora alterada pelo uso de substâncias psicoativas (álcool ou outras drogas).

Nesse sentido, a proposta deste trabalho é tratar da realística social brasileira, inserida contextualmente na globalização contemporânea, da questão da acidentalidade no trânsito – fatores contribuintes e custos sociais – e da explicitação normativa da segurança viária em sede constitucional federal, como direito fundamental do ser humano a um trânsito seguro. Ainda em termos de realidade brasileira, da necessidade da construção de políticas públicas, principalmente no campo administrativo-normativo, com um viés voltado para uma temática onde o cidadão usuário da via pública detenha uma participação mais ativa no processo garantidor de sua própria segurança no trânsito.

1. O EVOLVER SOCIAL BRASILEIRO NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO E A ACIDENTALIDADE NO TRÂNSITO COM SUAS REALIDADES, CAUSAS E CUSTOS.

Quando a tradição liberal, pela via do mercado, agora globalizado e instantâneo, impõe ao indivíduo enquanto cidadão um leque de “necessidades” artificiais com vistas à afirmação de uma conduta consumista - pautada no consumo de bens nem tão necessários ao seu existir - opera nesse sujeito social uma modificação valorativa quanto às reais necessidades existenciais do mundo da vida, transformando o indivíduo em mero sujeito de consumo, alienado e sem qualquer identidade coletiva e comunitária, esvaziando-se nele a condição de *homo politicus* enquanto ser pensante-participativo de sua realidade social (LEAL, 2011). Nesse sentido, o neoliberalismo encerra questões onde a validade humana se traduz na possibilidade de retorno, em termos de lucro, que o indivíduo tem condições de realizar em vista de uma “cidadania” passiva como consumidor, o que consoante o pensamento de Santos (2011) em países como o Brasil se perfaz num enorme risco, pois ao se tornar a educação, a saúde, o lazer e a segurança, bens unicamente de mercado, por conseguinte presentes no espaço de forma puramente mercantil, estar-se-á ameaçando a sociedade de ter outro tipo de diferenciação social que não tinha, ou ainda, de agravar as diferenciações sociais já existentes.

O homem é um animal social, para viver em sociedade ele constrói instituições ou normas sociais de convivência. O Estado, instituição normativo-organizacional com poder coercitivo sobre os membros de determinada sociedade, não é, originalmente, o resultado de um contrato social, como pretendeu a teoria contratualista do Estado, mas é originalmente resultado do poder da oligarquia de submeter os demais membros da sociedade. O Estado é a lei e a organização que a garante (BRESSER-PEREIRA, 2016).

Dessa forma, mesmo sendo a economia dos mercados em expansão o fator que pauta a forma e o conteúdo das relações sociais e institucionais da Era Moderna, demarcando as possibilidades de desenvolvimento nacional e internacional, ainda assim é o Estado Nacional que responde pela mediação entre sistema econômico, político e social. Está dentre suas funções tradicionais a responsabilidade em face das demandas sociais decorrentes do modelo econômico adotado, principalmente quanto ao denominado *custo social* (aqui entendido como as consequências sociais

explícitas da agenda de políticas econômicas desenvolvidas pelo capitalismo ocidental, tais como: desemprego, marginalização social, criminalidade, violência, etc.) referente à segurança, saúde e educação (LEAL, 2011).

Na ótica do desenvolvimento do Estado, desde o século XX a sociedade moderna torna-se, além de capitalista e liberal, uma sociedade tecnoburocrática, de bem-estar social e democrática. Organiza-se na forma de estados-nação e é definida pelas lógicas do capital, da organização, da democracia e da nação (BRESSER-PEREIRA, 2015).

A lógica do capital é a da propriedade privada dos meios de produção, da acumulação de capital e do lucro. É a lógica da mercadoria e do trabalho assalariado, da desigualdade, do controle do capital na família, dos direitos civis, da igualdade de todos perante a lei, do crescimento econômico. A lógica da organização é a da classe tecnoburocrática ou profissional, nas grandes empresas e no aparelho do Estado, é a do conhecimento técnico, da administração e do planejamento. É a lógica da meritocracia e da transmissão do conhecimento pela família a seus filhos de modo privilegiado, portanto, desigual. A lógica da democracia e do sufrágio universal é a da igualdade, conseguida a duras custas pela classe trabalhadora que, embora não tendo nem conhecimento nem capital, tem voz. É a igualdade no momento do voto. A quarta lógica é a da nação, onde a sociedade que ocupa um território une todos os seus membros a uma mesma história e um mesmo destino. Essa nação só se forma plenamente quando constrói um Estado, que será sua ferramenta de ação coletiva. É o Estado autônomo e economicamente desenvolvido (BRESSER-PEREIRA, 2015).

Uma das inúmeras facetas dessa complexidade social referente à busca da necessária formatação político-jurídica para a consolidação realística de nação (Estado-nação), pode-se encontrar no que denominamos trânsito e todas as realidades decorrentes do seu amplo significado. O Brasil é um país eminentemente rodoviário, a economia nacional transita no território brasileiro, principalmente, pelas vias terrestres. Em que pese essa lógica desenvolvimentista globalizante, onde a instantaneidade nas relações sociais e econômicas parece ser a marca registrada para uma aceitação e conformidade com o atual e o moderno, no trânsito terrestre a norma geral e absoluta está traduzida no vocábulo *prudência*, este sim como verdadeiro sinônimo de *eficiência*.

Assim, a lógica dos estados-nação ou países é uma lógica do

desenvolvimento econômico – este tido como o processo histórico de aumento da produtividade e dos salários, decorrente do emprego da mão de obra cada vez mais qualificada e sofisticada em atividades com maior valor adicionado per capita - que o Estado enquanto organização e enquanto leis e políticas deve promover. É, portanto, o Estado, o instrumento para que a nação alcance os cinco grandes objetivos políticos das sociedades modernas: a segurança, a liberdade, o bem-estar econômico, a justiça social, e a proteção do ambiente (BRESSER-PEREIRA, 2016). Referente ao trânsito na via pública – vocábulo que traz inserido em seu significado a necessária segurança de transitar com tranquilidade; a liberdade do ir e vir; o bem-estar econômico de não se sofrer quaisquer danos patrimoniais; a justiça social posto que perante o espaço público todos são iguais; e a proteção ambiental como dever de todo cidadão - cabe ao Estado (lei) normatizar a conduta do cidadão, enquanto motorista, no sentido de uma mesma participação mais ativa na produção daqueles objetivos. “A moral política não pode proporcionar à sociedade nenhuma vantagem durável, se não for fundada sobre sentimentos indelévels do coração do homem” (BECCARIA, 1956, P. 31). Em síntese, como se verá à frente, uma participação cidadã no trânsito se perfaz, além da observância à Lei, também estando-se com adequada capacidade psicomotora para a condução de quaisquer espécies de veículos na via pública.

Nesse sentido, o conceito legal (Art. 1º, § 1º, da Lei 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro) diz que *trânsito é 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 e descarga*. Com efeito, todos os que se locomovem, seja simplesmente caminhando, seja por meio de veículos, ou através de animais, ou que se utilizem das vias, estão sob a égide da Lei (RIZZARDO, 2001).

Com esse seguimento, em um relacionar diretamente ligado à segurança – esta traduzida em seu viés pessoal orgânico, econômico e financeiro - ponto neural de interesse coletivo que povoa a agenda político-jurídica estatal voltada a qualquer segmento da sociedade, a questão da segurança viária terrestre apresenta significativa participação no denominado *custo social* brasileiro, mormente no tocante à *acidentalidade*.

Nesse sentido, quanto à temática inerente ao trânsito, com toda sua complexidade comportamental e heurística, o que se verifica na práxis social brasileira é que o principal ator dessa realidade – o cidadão usuário da via pública,

seja ele motorista, passageiro ou pedestre – é mero sujeito passivo no processo descobridor e desencadeante de políticas voltadas à modificação do cenário atual da acidentalidade de trânsito no país. Na realística normativa referente ao trânsito brasileiro, campo fonte de padronização de condutas voltadas à utilização da via pública, ao cidadão usuário é reservada atuação tão somente como partícipe passivo no desencadear de suas próprias ações de movimento e utilização da via. Não se tem, em termos de norma legal referente àqueles usuários legalmente habilitados na condução de veículo automotor (que são detentores de uma Carteira Nacional de Habilitação), a padronização de condutas voluntário-normativas no sentido da constatação – periódica e permanente - da capacidade orgânica do motorista em conduzir veículo na via pública. Isto é, ele somente terá seu agir/dirigir observado e verificado se for objeto de observância ou fiscalização pelo Estado. Não existe a previsão de uma conduta “voluntária” do motorista em informar à Administração Pública e, por conseguinte, a todo o corpo social, que ele está organicamente apto a executar o ato de dirigir.

No Brasil a acidentalidade no trânsito é fator presente há muito tempo. Já na década de 1980 apontava-se para uma estatística oficial de 23 mil mortes e algo em torno de 300 mil feridos por ano (WRIGHT, 1986). Em termos mundiais, os acidentes de trânsito são responsáveis por custos da ordem de 3% do PIB. O País apresenta uma média histórica de mais de 36 mil mortes por ano, com dados computados desde 1996, ultrapassando os 40 mil óbitos/ano a partir de 2010, seguindo em escala crescente (JORGE, 2013).

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito, o custo médio de um acidente com feridos é de aproximadamente 90 mil reais e de um acidente com resultado morte o valor é de 421 mil reais. Anualmente o custo financeiro para o país é de 24,6 bilhões de reais (RIPSA-DATASUS, 2012).

Conforme aponta o Relatório de Status Global Sobre Segurança Rodoviária 2015, da Organização Mundial de Saúde (OMS), os acidentes de trânsito são a causa de 1,2 milhão de mortes por ano e têm um enorme impacto sobre a saúde e o desenvolvimento de uma nação. Os acidentes são a principal causa de morte entre jovens com idade de 15 a 29 anos e, com a acidentalidade anual, os governos têm arcado com custos de cerca de 3% do PIB de seus Estados. Os esforços no sentido de formatação e implantação de políticas públicas voltadas ao enfrentamento dessa realidade têm se demonstrado insuficientes, comprovando-se essa situação com os

índices brasileiros de acidentalidade no trânsito, principalmente no que se refere à mortalidade:

ANO	Nº MORTES	ANO	Nº MORTES
2003	33.139	2009	37.594
2004	35.105	2010	42.844
2005	35.004	2011	43.256
2006	36.367	2012	44.812
2007	37.407	2013	42.266
2008	38.273		

Fonte: RIPSА-DATASUS, 2014.

Na construção de legislação aplicada aos principais fatores de risco comportamentais responsáveis pelo acidente de trânsito, verifica-se que o Brasil possui um cabedal normativo que pode ser considerado eficaz no trato da coibição de condutas de risco no trânsito, primordialmente aplicado ao motorista (Global Status Report on Road Safety, 2015). Entretanto, o quadro atual se mostra sem grandes modificações ao se comparar os índices decorrentes da última década. Por certo, a aplicação de processos fiscalizatórios inerentes à conduta do motorista no trânsito, principal fator de ocorrência da acidentalidade como será visto adiante, não se encontra em padrões suficientemente adequados a responder às reais demandas do país. Nesse sentido, à Administração Pública cabe o papel diretor na promoção de gestões eficazes voltadas para a mudança dessas realidades pois, consoante o pensamento de Leal (2011), o surgimento de especificidades coletivas que necessitem modificações inerentes ao *ethos* social necessariamente implica mutações comportamentais e funcionais da própria Administração Pública, que passa, de um lado, a ser mais demandada em termos de apresentar soluções – através de políticas públicas preventivas e curativas - às consequências destes modelos de mercados e relações sociais marginalizantes.

Dentre as causas dos acidentes de trânsito, a ampla maioria está centrada na conduta do usuário da via, seja ele motorista, pedestre, ciclista ou motociclista. Às demais realidades causais: inerentes à via (sinalização, obras, estado de conservação, etc.); ao veículo (estado de conservação, defeito no veículo, etc.); a algum fenômeno da natureza (chuvas, alagamentos, ventos fortes, etc.), são aplicadas um índice mínimo de acidentalidade no trânsito.

Percentual de acidentes em relação à causa nas rodovias federais brasileiras:

Descrição das causas/ano	2010	2011	2012	2013	2014
Falta de atenção	33,2%	33,0%	33,2%	33,7%	32,7%
Outras	31,0%	29,4%	26,9%	23,6%	23,1%
Não guardar distância de segurança	8,5%	9,0%	10,2%	11,6%	11,5%
Velocidade incompatível	7,5%	8,4%	9,1%	10,0%	10,3%
Desobediência à sinalização	3,9%	4,1%	4,2%	4,3%	4,9%
Ingestão de álcool	3,7%	3,9%	4,1%	4,0%	4,4%
Defeito mecânico em veículo	3,8%	3,6%	3,7%	3,8%	4,1%
Animais na Pista	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,2%
Dormindo	2,4%	2,3%	2,5%	2,6%	2,8%
Ultrapassagem indevida	2,1%	2,2%	2,2%	2,4%	2,5%
Defeito na via	1,3%	1,5%	1,3%	1,5%	1,6%

Fonte: POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2015.

Ainda de acordo com o Relatório de Status Global Sobre Segurança Rodoviária (2015), em muitos países, a aplicação de boas leis, voltadas à coibição das chamadas condutas de risco de motoristas no trânsito, é frequentemente uma medida demasiado fraca para permitir que o impacto potencial dessas leis possa ser plenamente realizado.

O Brasil implantou, conforme orientação da OMS, o programa *Década de Ação pela Segurança no Trânsito, 2011 – 2020*, e, entretanto, já transcorrida metade do período estipulado pelo programa, os índices de acidentalidade no trânsito permanecem, praticamente, inalterados. Em 2011 foram mais de 42 mil mortes no trânsito (RIPSA-DATASUS, 2014) e, em 2014, 44 mil mortes (SENADO FEDERAL, 2015).

Assim, sendo o Estado Nacional afeto a responder pela estrutura normativa/legislativa asseguradora de determinadas prerrogativas individuais e coletivas (Leal, 2011), imprime-se a necessária formatação de políticas públicas adequadas ao enfrentamento do fenômeno da acidentalidade no trânsito brasileiro, responsável pela imposição de pesados custos sociais e com impacto direto na realística existencial da população. Nesse sentido, o legislador constituinte, pela Emenda Constitucional nº 82/2014, elevou a segurança viária ao patamar de direito fundamental, tornando o trânsito seguro um direito positivado na Carta Política de 1988, o que infere, no campo do constitucionalismo contemporâneo, uma significativa mudança no tratamento dispensado a essa temática, ensejando a

necessária formatação de políticas públicas mais contundentes no enfrentamento a tal problematização.

2. DIREITOS FUNDAMENTAIS DO HOMEM: BREVES APONTAMENTOS.

O significado de direitos humanos ou fundamentais tem certamente suas fontes em processos históricos muito distantes no tempo, mas foi ao fim do medievo e no começo da Idade Moderna que eles assumiram um contorno mais significativo. Na substituição do pluralismo jurídico e político pelo pluralismo social e econômico, quando o poder político medieval é substituído por um poder central e burocratizado, empoderado com o monopólio do uso da força, o Estado soberano, é que surge como espaço para demandas de proteção de uma esfera de autonomia privada, apta ao desenvolvimento das potencialidades individuais, sem interferências externas, inclusive do próprio Estado (SAMPAIO, 2010).

O sistema dos direitos humanos é formado por três matrizes (Sampaio, 2010), a saber: a liberdade religiosa, as garantias processuais e o direito de propriedade, sendo os três grandes modelos de desenvolvimento desses direitos a Inglaterra, os Estados Unidos e a França. A matriz da liberdade religiosa vem desde a Idade Média, quando da Carta do Convênio entre o Rei Afonso I e os Mouros de Tudella em 1119 - assegurava a liberdade de trânsito dos Mouros e o respeito aos seus costumes religiosos - passando pela Magna Carta em 1215, que garantiu a liberdade da Igreja na Inglaterra, com a separação da Igreja Anglicana da Igreja Católica Apostólica Romana e por toda a Europa o cisma da cristandade com as ideias de Lutero e Calvino. Essa tolerância da liberdade religiosa haveria de ser respeitada e protegida pelo Estado. A matriz do garantismo processual se dá com a criação de ferramentas processuais que restringiam a arbitrariedade dos governantes no sentido da racionalização gradual das penas. Suas raízes estão desde a pré-história dos direitos: Deuteronômio, juízes entre as partes e imparciais (cap. XVI, 18, 19 e 20) pessoalidade e relativa proporcionalidade das penas (cap. XXIV, 16 e cap. XXV 1-3); garantia de um acusador legal (VI Concílio de Toledo de 638); punição à denúncia caluniosa e à violação da casa (Decretos da Cúria de Leon de 1188); proporcionalidade dos castigos, devido processo – um juízo legal de iguais ou conforme a lei do país (Magna Carta de 1215); a não privação dos bens senão conforme o direito e por um processo legal (Código de Magnus Erikson da

Suécia); o *habeas corpus*, garantia assegurada aos barões pela Magna Carta de 1215 (art. 39).

Já na matriz do direito de propriedade se verifica que, de certo modo, todos os sistemas jurídicos desenvolveram formas de proteção da propriedade. Os Decretos da Cúria de Leon de 1188 traziam instrumentos legais que asseguravam aos titulares de haveres a tutela contra a expropriação ou destruição arbitrárias. O Pacto de 1º de agosto de 1291 entre o Vale de Uris, de Schwytz e de Unterwald (que deu origem à Confederação Suíça) trazia garantias contra invasões, danos e roubos por terceiros. O processo revolucionário que culminou com a independência norte-americana e constitucionalização do país foi conduzido, em larga escala, por grandes proprietários e comerciantes na defesa de seus interesses dominiais. A propriedade se destaca como instrumento de aferição do mérito individual (inclusive político) e portanto há de ser protegida, visto o pleno desenvolvimento da sociedade. Porém, (Cretella Jr., 1995, p. 174) esse mesmo direito de propriedade, que nasce absoluto, no decorrer dos tempos, vai “sofrendo limitações legais inspiradas em motivos de ordem pública, privada, ética, higiênica ou prática”. Assim, os direitos humanos surgem quando o paradigma societário muda em direção ao individualismo e vindo a reboque a reflexão sobre os limites do poder.

Para Alexy (2007), os direitos do homem são institutos definidos por meio de cinco características: *universalidade*; *fundamentalidade*; *abstratividade*; *moralidade* e *prioridade*.

A *universalidade* indica que o titular dos direitos é cada pessoa como pessoa, é todo e qualquer ser humano. A *fundamentalidade* infere que o objeto de determinado direito não é toda e qualquer fonte de bem-estar, mas sim apenas aqueles interesses e carências fundamentais. A *abstratividade* refere a um campo vasto, abrangente e amplo, e não a ocorrências ou situações pontuais e individualizadas. A *moralidade* trata da validade moral do direito posto, que pode ser sintetizada na sua *justificação perante o outro*. Por derradeiro, a *prioridade* encontra-se estabelecida perante o direito positivo isto é, consoante a validade moral do direito este não pode ser objeto de desrespeito ou lesão por quaisquer normas do direito positivo, contratos ou sentenças judiciais. Essa *validade moral* dos direitos do homem exige, em regra, a sua positivação no catálogo de direitos fundamentais da Constituição, o que vai lhe conferir, seguramente, mais eficácia em sua imposição perante a sociedade que se encontra sob a égide daquela Lei Maior.

Sarlet (2008, p. 35) aduz que “o termo 'direitos fundamentais' se aplica para aqueles direitos do ser humano reconhecidos e positivados na esfera do direito constitucional positivo de determinado Estado”. Assim, o que traz a vestimenta especialíssima da fundamentalidade a determinado postulado é nele se estabelecer uma validade moral e, ainda, se fixar no direito constitucional positivo do Estado. Nesse diapasão, Piovesan (2008, p. 59), “considerando os princípios da força normativa da Constituição e da ótima concretização da norma, à norma constitucional deve ser atribuído o sentido que maior eficácia lhe dê, especialmente quando se trata de norma instituidora de direitos e garantias fundamentais.”

Os direitos do Homem podem ser entendidos, ainda consoante o pensamento de Alexy (2007), como relações onde coexistem três variáveis: o titular, o destinatário e o objeto. Dessa forma, o titular do direito de liberdade é o cidadão; o destinatário é o Estado e o objeto é a omissão de intervenções estatais na liberdade do cidadão. Dessa relação corresponde uma “relação-deveres de três variáveis”; Se o cidadão tem perante o Estado um direito a isso, logo, o Estado obriga-se perante o cidadão, a omitir tais imposições: “Essa relação-direitos de três variáveis forma algo como o centro lógico da dogmática dos direitos fundamentais.”

De outra banda, o objeto dos direitos fundamentais não se exaure apenas na omissão do Estado quanto a intervenções no mundo da vida do cidadão, porquanto também se compreende, ainda, como prestações positivas no sentido da garantia ao exercício de determinados direitos. Nesse sentido, Mendes (2008, p. 255) infere que “a autoridade do Estado é exercida sobre homens livres. Em algumas situações, o indivíduo tem o direito de exigir do Estado que atue positivamente, que realize uma prestação”.

No trato da dignidade da pessoa humana, fonte moral dos direitos fundamentais do Homem, Sarlet (2007, p. 121) afirma que “a dignidade da pessoa humana engloba necessariamente o respeito e a proteção da integridade física e corporal do indivíduo”. Essa concepção refere um duplo significado. Efetivamente como um reconhecimento no sentido do agir positivo do Estado em relação ao Homem individualizado no caso concreto, isto é, um fato qualquer no mundo da vida onde, nessa relação Estado-cidadão, esteja latente uma garantia negativa de que a pessoa não será objeto de ofensas ou humilhações. De outra parte, a observância da proteção da integridade física e corporal do indivíduo perante a coletividade, no sentido de garantir a segurança desse contra quaisquer ingerências externas, posto

que “o princípio da dignidade da pessoa humana constitui, em verdade, uma norma legitimadora de toda a ordem estatal e comunitária”.

Para Habermas (2012, p.11), a dignidade humana é “a fonte moral da qual os direitos fundamentais extraem seu conteúdo”. A experiência da violação da dignidade humana traz a reboque uma função de descoberta. Uma problemática qualquer que afronte a dignidade humana necessita ser interpretada como lesiva a direito fundamental e assim, por meio de uma interpretação extensiva e finalística, exige do Estado providências no sentido de fazer cessar tal ameaça. Em cada ocasião, essas características da dignidade humana “podem levar tanto a uma *maior* exploração do conteúdo normativo dos direitos fundamentais assegurados, como ao descobrimento e à construção de novos direitos fundamentais”. Aqui se revela a função heurística da dignidade humana pois que, essa mesma *dignidade* “forma algo como o portal por meio do qual o conteúdo igualitário-universalista da moral é importado ao direito” (HABERMAS, 2012, p. 17). Nesse pensamento o direito fundamental à segurança, insculpido no art. 5º, *caput*, da nossa Carta Maior, tem por fonte original, explicitamente, a *dignidade humana*. Assim, verifica-se que a inviolabilidade da dignidade do ser humano é a fonte de todo direito fundamental. Nesse mesmo diapasão habermasiano, onde experiências problemáticas no mundo da vida violadoras da dignidade humana – aqui entendidas na ótica específica da accidentalidade no trânsito – fizeram brotar a explicitação da segurança viária como um direito fundamental do ser humano e, a partir daí, consoante o entendimento de Leal (2011) a modificação comportamental e funcional da Administração Pública por meio da formatação de políticas públicas preventivas e curativas no trato dessa mesma problemática.

Ao tratar da sociogênese do Estado, Elias (1994, p. 16) em ilação sobre o “monopólio da força”, aduz que a monopolização da força física e de seus instrumentos, com o correr dos tempos, foi migrando gradualmente de um pequeno número de grupos rivais para a sociedade, a qual centralizou-o no Estado. Assim, essa monopolização da violência física torna-se o “ponto de intersecção de grande número de interconexões sociais” fazendo com que o indivíduo modele seu Ser enquanto externalizador de sentimentos e condutas, pois daí decorrem então exigências e proibições sociais que passam a modelar a constituição do tecido social. Nesse sentido, a tradução da violência no trânsito, com todas as consequências concretas daí advindas, como ponto medular apto a justificar a construção de um

novo direito fundamental – segurança viária – e a partir deste a formatação de condutas da Administração Pública com carga eficaz suficiente a responder a tal demanda.

No trato da ética e da consciência comum, Maritain (1964) afirma que a teoria ética se elabora sobre a base das estruturas morais previamente existentes na comunidade humana, e se afirma, constantemente, por justificar a escala dos valores e as normas de condutas aceitas pela consciência comum em uma área da cultura, em uma determinada época. Esse discurso encontra um correlacionamento na afirmação de Habermas (2012, p. 51) em que a “Autodeterminação democrática significa que os destinatários de leis coercitivas são ao mesmo tempo seus autores”, ou seja, na democracia os cidadãos estão sob a égide unicamente das leis que eles mesmos criaram por meio de um processo democrático.

O direito à circulação é a manifestação característica da liberdade de locomoção (Silva, 2007). Essa liberdade de locomoção consiste na faculdade que o indivíduo possui de deslocar-se de um ponto ao outro, de ir, vir, parar, estacionar na via pública. O direito à segurança pode ser considerado como um conjunto de garantias individuais que norteiam a construção de ferramentas aptas a aparelhar situações, limitações, proibições e procedimentos, de parte do Estado ou do cidadão, destinados a assegurar o exercício e a fruição de determinado direito individual fundamental, aqui, especificamente, a liberdade de locomoção em via pública.

Nesse sentido aduz Steinmetz (2014, p. 303), onde “o direito à liberdade de locomoção é a mais elementar e imediata manifestação da liberdade geral de ação das pessoas”. O Poder Público e também os particulares não poderão impedir, interditar ou obstaculizar a qualquer pessoa o exercício da liberdade de ir, vir e permanecer nas fronteiras internas do país. Assim, além do aparelho estatal também os particulares são os destinatários do direito à liberdade de locomoção.

Entretanto, esse direito fundamental à liberdade de locomoção não é absoluto nem mesmo ilimitado. No sentido de um *fluir* positivo – a liberdade de se locomover nas vias públicas dentro do território nacional – frente aos poderes do Estado, se manifesta como um empoderamento individual de que toda pessoa é detentora. De outra banda, em um sentido de proporcionar *garantias* à execução dessas mesmas ações, a Administração Pública pode impor limites e restrições, mormente quando estiver em observância a validade de outros direitos ou bens constitucionalmente protegidos. A exemplo, os direitos e as liberdades das outras

peças, a preservação da ordem pública e a incolumidade das peças e do patrimônio, a segurança nacional e a saúde pública. Contudo, ainda Steinmetz (2014), a legitimidade constitucional de determinadas restrições estará condicionada ao princípio da proporcionalidade.

Nossa Ordenação maior, a Constituição Federal, foi emendada acrescentando-se o parágrafo 10 ao seu artigo 144 (Emenda Constitucional nº 82, de 2014): *A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das peças e do seu patrimônio nas vias públicas*. Assim, a finalidade da segurança viária se traduz na preservação da ordem pública e da incolumidade das peças. Da *incolumidade das peças infere-se* a ausência de perigos, consignada por Souza Neto (2013); essa *ausência* constante há de se realizar por meio da efetivação de atividades relativas à vigilância, prevenção e repressão de condutas delituosas no trânsito. Nesse entender, arremata-se que *segurança viária* se traduz, explicitamente, em *trânsito seguro*.

Esse direito à segurança, oponível em relação ao Estado, possui sua fundamentalidade formal e material: (a) ao estar formalmente previsto no catálogo expresso dos direitos e garantias fundamentais da Carta Maior e, (b) ao ser “*materialmente* fundamental por se entrelaçar corretamente com a dignidade da pessoa humana, promovendo a tranquilidade e a previsibilidade, sem as quais a vida se converte em uma sucessão angustiante de sobressaltos”. Essa segurança é multidimensional, exercendo várias funções em contextos diversos, se especializando em múltiplos subprincípios os quais, “se subsumem a três categorias: *estabilidade, previsibilidade e ausência de perigos*” (SOUZA NETO, 2013, p.231). Esse mesmo direito à segurança concebido como redução de riscos e ausência de perigos está, por sua vez, diretamente consignado ao dever estatal de garantir a incolumidade das peças e do patrimônio. Essa atuação se concretiza no trabalho das diversas agências que compõe o amplo espectro da segurança pública, principalmente por meio da execução de atividades relativas à vigilância, prevenção e repressão de condutas delituosas. Os objetivos das políticas públicas de segurança hão de estar voltados à consecução de um ambiente de tranquilidade que permita aos cidadãos desenvolver suas aspirações e potencialidades (SOUZA NETO, 2013). Assim, ao Estado – enquanto Norma e consecução de fiscalização da obediência à Norma – cabe o desenvolver de ações de segurança no sentido de proporcionar aos cidadãos esse mesmo “ambiente de tranquilidade” enquanto

movimento, parada e estacionamento na via pública.

3. ACIDENTALIDADE ENVOLVENDO USUÁRIOS COM CAPACIDADE PSICOMOTORA ALTERADA: POLÍTICAS PÚBLICAS DE ENFRENTAMENTO A ESSA PROBLEMÁTICA.

Os acidentes envolvendo usuários com a capacidade psicomotora alterada (conforme a redação da lei em vigor – Lei federal nº 12.760/2012) têm significativa participação nos índices da acidentalidade no trânsito brasileiro.

As alterações fisiológicas provocadas pelo álcool aumentam sensivelmente os riscos de acidentes, tanto para os motoristas em geral quanto para os pedestres; a combinação dos atos de beber e dirigir é apontada com frequência como um dos graves e determinantes fatores relacionados à acidentalidade no trânsito em países em que os veículos motorizados são amplamente utilizados.

Dados de estudo que avaliou a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas no organismo de usuários da via pública envolvidos em acidentes fatais no trânsito, na microrregião do centro do estado do Rio Grande do Sul, verificou uma média de 42,86% dos casos com resultado positivo para a constatação dessas substâncias:

Acidentes de trânsito com resultado morte – todas as vias públicas no município de Santa Maria, RS.

ano	Quantidade de acidentes fatais	Acidentes fatais - presença alcoolemia /outras subst. Psicoativas	Quantidade de mortos	Quantidade de pessoas onde constatou-se alcoolemia / outras subst. Psicoativas
2010	48	28	52	32
2011	47	16	48	18
2012	33	13	39	16
2013	28	14	33	14
2014	46	15	47	16

(SANTOS, 2014)

O Relatório de Status Global Sobre Segurança Rodoviária 2015, da Organização Mundial de Saúde, aponta que apenas 95 países têm quaisquer dados sobre a proporção de mortes no trânsito atribuíveis ao álcool, que variam de menos de 1 % das mortes na Costa Rica e Omã, até 58% na África do Sul. Em alguns

países, estes dados podem estar disponíveis a partir de relatórios de erros da polícia. Em outros países, todos os motoristas que estão envolvidos em um acidente fatal são rotineiramente testados para o álcool. Embora considerada uma boa prática, isso acontece em apenas 53 países.

O grande problema a ser solucionado no âmbito da teoria política e jurídica moderna desde sempre é como dominar a natureza humana para que ela não se apresente mais de forma ameaçadora à sua espécie, surgindo então o direito como instrumento regulatório desta mesma natureza (LEAL, 2010). Nesse seguimento, a Emenda Constitucional nº 82/2014 explicitou positivamente a *segurança viária* como direito fundamental da pessoa humana, inferindo ao “trânsito seguro” um significado mais profundamente albergado na proteção estatal, do que ocorrera até então. Nessa acepção, cumpre afirmar que a Constituição converter-se-á em força ativa se fizerem-se presentes, na consciência geral – particularmente, na consciência dos principais responsáveis pela ordem constitucional -, não só a *vontade de poder (Wille zur Macht)*, mas também a *vontade de Constituição (Wille zur Verfassung)*. Essa *vontade de Constituição* tem três vertentes: baseia-se na compreensão da necessidade e do valor de uma ordem jurídica inquebrantável que proteja o Estado contra os arbítrios; de que essa ordem constituída é mais que uma ordem legitimada pelos fatos e, portanto, necessita de constante processo de legitimação; e de que essa ordem torna-se eficaz com o concurso da vontade humana, isto é, adquire e mantém vigência por meio de atos de vontade (Hesse, 1991). Nessa direção, sob a ótica do constitucionalismo contemporâneo – consoante a recente explicitação da fundamentalidade da *segurança viária* - impõe-se a necessidade de significativas implementações no tratamento dispensado à questão da acidentalidade no trânsito, ensejando a necessária formatação de políticas públicas voltadas a essa problemática.

Assim, no campo doméstico, o legislador vem atuando na formatação de normas balizadoras de condutas consideradas ilícitas e que daí possam resultar em acidentes de trânsito, adequando, frequentemente, a Norma à realidade social brasileira. A redação original da “lei seca” - art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro - que data do ano de 1997, sofreu modificações nos anos de 2008, 2012 e 2014. Da mesma forma a Administração Pública, mais pontualmente o Departamento Nacional de Trânsito, tem construído medidas normativas nesse sentido. O Conselho Nacional de Trânsito editou resolução que trata da habilitação profissional para

condução de veículos automotores. Com vistas à necessidade de verificação de indícios de consumo de substâncias psicoativas, passou a exigir dos motoristas, a partir de janeiro de 2016, para a renovação ou adição de categoria à Carteira Nacional de Habilitação (nas categorias C, D e E, necessárias aos motoristas profissionais) exame toxicológico de larga janela de detecção de consumo de substâncias psicoativas, com análise retrospectiva mínima de 90 dias (RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 517). Isso significa que todo aquele motorista que deseja obter ou renovar sua Carteira Nacional de Habilitação, especificamente nas categorias profissionais (C, D e E) deverá realizar exame toxicológico do tipo “de larga janela de detecção” o qual tem o condão de revelar se houve uso de substâncias psicoativas, lícitas ou ilícitas. Os exames deverão testar, no mínimo, a presença das seguintes substâncias: maconha e derivados, cocaína e derivados incluindo crack e merla, opiáceos incluindo codeína, morfina e heroína; "ecstasy" (MDMA e MDA), anfetamina e metanfetamina e, ainda, apresentar resultados negativos para um período mínimo de 90 (noventa) dias, retroativos à data da coleta (RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 517).

Entretanto, quanto à questão do consumo específico de álcool, que é responsável pela grande maioria das tipificações previstas no art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro – conduzir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada - não se verifica a existência de normatizações onde se estabeleça a necessidade de uma participação ativa do usuário, no sentido do controle de sua própria condição orgânica para o ato de dirigir um veículo. A conduta do motorista se resume em se submeter à fiscalização estatal, quando esta se fizer presente na via pública.

Àqueles motoristas desejosos em habilitarem-se para conduzir veículos das categorias profissionais (C, D e E), a Administração Pública normatizou a necessidade de uma conduta ativa no sentido de se realizar exame toxicológico periódico (Resolução CONTRAN nº 517). Entretanto, essa norma não abrange os demais motoristas - aqueles habilitados para a condução de motocicletas e “carros de passeio” - e, ainda, quanto à questão do consumo de álcool, como afirmado, não se verifica a existência de regulamentações determinantes de uma participação mais voluntária do condutor. Nesse sentido, políticas públicas voltadas para a regulamentação da necessidade de o usuário da via pública, que seja possuidor de Carteira Nacional de Habilitação, comparecer, de modo periódico e permanente, a

órgão de trânsito e realizar teste de etilômetro ou similar – indispensável à verificação da presença de álcool no organismo - de modo a comprovar seu estado orgânico para a condução de veículo automotor, se fazem necessárias como ferramental auxiliar no trato à acidentalidade no trânsito.

O termo “direitos fundamentais” se aplica àqueles direitos do ser humano reconhecidos e positivados na esfera do direito constitucional positivo de determinado Estado. Ainda, o princípio da dignidade da pessoa humana se constitui em reduto intangível de cada indivíduo, se traduzindo em barreira contra quaisquer ingerências externas (SARLET, 2008). Numa democracia, o amor pela república é o amor pela democracia e o amor pela democracia é o amor pela igualdade (MONTESQUIEU, 1973). Nesse diapasão, o que traz a vestimenta especialíssima da fundamentalidade a determinado postulado é nele se estabelecer uma validade moral e, ainda, se fixar no direito constitucional positivo do Estado. Entretanto, o exercício desse direito fundamental não se perfaz nem se reduz tão somente à esfera relacional vertical, ou seja, na relação entre cidadão e Estado. Há que se observar, também, a condição eficaz de tal direito na esfera da horizontalidade, isto é, no convívio relacional entre os diversos componentes do tecido social.

Em seguimento, no âmbito do Estado social de Direito, a sociedade participa cada vez mais ativamente do exercício do poder, de tal modo que a liberdade individual necessita de proteção contra os poderes públicos, mas ainda e também contra os mais fortes no âmbito social. O Estado, além de respeitar, deve, também, promover e zelar pelo seu respeito mediante uma postura ativa, sendo, portanto, devedor de uma proteção global dos direitos fundamentais. Com isso, é presente a necessidade de se protegerem os particulares também contra atos atentatórios aos direitos fundamentais, provindos de outros indivíduos (SARLET, 2008).

No sentido de resgate da cidadania, esta tida pela estrita ótica do traçar os próprios rumos político-sociais, naquele diapasão aduzido por Habermas (2012) onde o indivíduo é o destinatário final da Norma traçada, em última análise, por ele próprio, e em um olhar ainda mais estreito, conforme Santos (2011), onde a técnica só tem sentido quando é vista em conjunto com seu uso, a implementação de norma regulamentadora que estabeleça uma participação ativa do cidadão-motorista no sentido de realizar, “voluntariamente” e de forma periódica, exame de alcoolemia na intenção de informar à Administração Pública e, em síntese, a todo o corpo social,

que está apto a conduzir veículo automotor na via pública.

A formatação de um modelo de conduta individual nessa direção, pela via administrativa, encontra guarida no discurso de Leal (2011, p. 15) quando aponta para o surgimento de uma “matriz estatal de conformação dos interesses públicos e privados, com a presença mais marcante e, por vezes, interventiva, das instituições públicas à proteção de interesses e bens que são indisponíveis por pertencerem ao sujeito coletivo”, isto é, a comunidade, surgindo, então a figura do Estado Social Administrativo, o que se apresenta de forma cada vez mais emergente, em face até das demandas coletivas que vão explodindo com mais frequência e intensidade. Em síntese, a Emenda Constitucional n.º 82/2014, em seu campo finalístico - a segurança viária - se traduz, consoante Leal (2006, p.13), na estrita ótica do trânsito, na promessa civilizada da Razão Moderna de inclusão igualitária de cidadãos e desta em uma outra “compreensão do fenômeno político e governamental dirigido à inclusão dos destinatários das ações do Estado e à sociabilidade mais igualitária no processo de tomada de decisões.”

O sistema de ação fiscalizatória estatal, quando aplicado ao trânsito, se perfaz em determinado efeito momentâneo e pontual, surtindo eficácia no momento de sua aplicação e em proporção direta aos esforços públicos empreendidos. O trabalho do Estado, nesse sentido, tem uma eficiência limitada e que só consegue reverter os patamares atingidos – quanto à questão da acidentalidade - quando em momentos de forte promoção de trabalhos inerentes à fiscalização inibitória de condutas de risco. Assim, a construção de outras ferramentas auxiliares ao trato da problemática da acidentalidade no trânsito se torna necessária. A exemplo, a produção de instrumental que detenha condição de tornar latente no cidadão motorista a nocividade social do ato de conduzir veículo automotor com a capacidade psicomotora alterada. Nesse sentido, a normatização – a exemplo da Resolução CONTRAN 517/2015, que regulamentou a necessidade do exame toxicológico aos candidatos e/ou motoristas profissionais – de conduta periódica e permanente onde o cidadão motorista efetive sua participação em testes de etilometria ou similares, de forma “voluntária” com certa periodicidade (quadrimestral, semestral, etc.). Tal assertiva vai na direção do entendimento habermasiano onde os destinatários das leis devem ser entendidos ainda como seus autores, em uma dimensão política de uma sociedade que atua sobre si mesma. Nesse mesmo alinhavar, Leal (2011) ao inferir que o marco normativo-constitucional que inaugura

os tempos hodiernos, evidencia um parâmetro de concepção e ação estatal e social em direção a caminhos civilizatórios e de emancipação previamente demarcados, ao menos em suas linhas gerais, onde esses caminhos são vistos como que formatados por uma matriz publicístico-democrática, focada na gestão de demandas e conflitos de prestações sociais, notadamente com políticas públicas com ampla participação da cidadania.

Nessa direção, visto o Homem existir enquanto Ser social, onde o ideário - inverso da solidão - são as relações interpessoais no contexto da coletividade, a moralidade – que trata da validade moral do discurso posto - pode ser sintetizada na sua justificação racional perante o outro. Essa validade moral reside na internalização do discurso como forma de aceitação interna e voluntária, no sentido de um agir exterior, a partir daquele mesmo discurso, de tal forma que, mesmo sem a presença/ameaça de quaisquer fatores recompensatórios ou sancionadores, a ação seja executada conforme. A partir da internalização da consciência da validade moral do discurso posto, o indivíduo passa a agir conforme o estabelecido na regra, independentemente de quaisquer perspectivas sancionatórias e/ou recompensatórias. Nesse sentir, a boa conduta individual visa ao bem comum. O Homem, conquanto Ser social vivente em determinada coletividade, passa a agir conforme aquela moralidade por íntima, livre e espontânea vontade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os custos sociais da acidentalidade no trânsito são muito altos. Além dos custos econômicos distribuídos entre os diferentes atores de cada contexto – pessoas e instituições – os custos sociais em sua totalidade se traduzem em óbices lentificadores da jornada progressista nacional, no pleno sentido de Estado-nação. A lógica da Nação é a lógica das potências imperiais, que identificam os interesses do mundo com os seus interesses. Nesse mesmo olhar, a globalização e sua perversidade nos torna mesmos, ainda e em certos aspectos, algo como que um país receptor-aceite dos interesses daquelas potências imperiais. Nos parece que falta a nós, enquanto ambiente social soberano e autônomo, uma ideia de identificação nacional, um sentimento de país como nação. A transformação social brasileira necessita ter sua origem na cidadania individual de cada um de nós, brasileiros. Ainda, advém da fortaleza das instituições nacionais, dirigidas por

especialistas com forte espírito republicano – homens e mulheres que considerem o interesse público como prioritário, que não hesitem se tiverem de tomar decisões que não os interessem, mas interessem à sociedade.

A contribuição deste trabalho é muito pequena. Volta-se à dimensão de um Estado Social Administrativo e, no ponto, em apertada síntese, na possibilidade de construção de mecanismos legais adequados no sentido de normatizar a necessidade de o cidadão-motorista comparecer, com frequente periodicidade, a órgão público e realizar “voluntariamente” o exame de etilômetro ou similar para fins de comprovação da ausência de álcool em seu organismo. Em nosso modesto entender esse comportamento auxiliará na percepção íntima do indivíduo – enquanto *homus-politicus* – referente à importância de sua participação na edificação de um *ethos* social voltado para a cidadania plena, aqui entendida como aquela onde o indivíduo é partícipe ativo na construção da gestão da coisa pública. As realidades nacionais demonstram ser necessário repensar o projeto de políticas públicas aplicadas à problemática da acidentalidade no trânsito brasileiro e, como é notório, a mistura álcool e direção é fator que contribui significativamente para a ocorrência dos acidentes.

Hodiernamente, a *segurança viária* torna-se um Instituto social de tal magnitude, tanto que eivado de fundamentalidade por Emenda explicitamente positivada na Carta Política de 1988, que ao Estado cabe um agir positivo, uma ação prestacional, enquanto que ao cidadão cabe uma participação mais diligente no cotidiano social. Nessa dualidade relacional Estado-sociedade é preciso fomentar no Homem o sentimento de participação ativa no processo de construção de uma Nação.

REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. **Constitucionalismo discursivo**. Trad. Luís Afonso Heck. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2007.

BECCARIA, C. **Dos delitos e das penas**. Trad. Paulo M. Oliveira. São Paulo: Atena Editora, 1956.

BRASIL. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Relatório 2010 a 2014**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/arquivos/Relatario2010a2014.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2015.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Modelos de estado desenvolvimentista**. Disponível em: <<http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=6292>> Acesso em 27 fev. 2016.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Reconstruir a esperança**. Disponível em: <<http://www.bresserpereira.org.br/conferencias/2015/621-Reconstruir-esperan%C3%A7a-Juca-Pato.pdf>> Acesso em 13 jan. 2016.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Teses para uma teoria histórica do estado e do estado-nação**. Disponível em: <<http://www.bresserpereira.org.br/papers/2016/367-Teses-hist%C3%B3ricas.pdf>> Acesso em 29 fev. 2016.

CRETELLA JR., José. **Curso de Direito Romano**. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

HABERMAS, Jürgen. In Especial para a Folha de São Paulo, Caderno MAIS!. Página 4-5. Edição: Julho de 1999.

HABERMAS, Jürgen. **Sobre a constituição da europa: um ensaio**. São Paulo: Ed. Unesp, 2012.

HESSE, Konrad. **A força normativa da constituição**. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 1991.

JORGE, Maria Helena P. de Mello. **Acidentes de trânsito no Brasil: um atlas de sua distribuição**. 2ª Ed. Rev. e Atual. São Paulo: ABRAMET, 2013.

LEAL, Rogério Gesta. **Estado, administração pública e sociedade: novos paradigmas**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2006.

LEAL, Rogério Gesta. As relações necessárias entre a teoria do conhecimento e a teoria do direito: aspectos introdutórios. In: **Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2010.

LEAL, Rogério Gesta. Redes comunitárias de formação estrito senso: a necessária superação do modelo liberal de organização e convivência acadêmica. In: **O diálogo das fontes: direitos sociais e políticas públicas na Europa e no Brasil**. Disponível em: <http://www.unisc.br/portal/upload/com_editora_livro/e_book_dialogo_das_fontes.pdf> Acesso em 03 fev. 2016.

MARITAIN, Jacques. **A filosofia moral**. Exame histórico e crítico dos grandes sistemas. Trad. Alceu Amoroso Lima. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1964.

MENDES, Gilmar F.; COELHO, Inocêncio M.; BRANCO, Paulo G. G. **Curso de direito constitucional**. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2008.

MONTESQUIEU. **Do espírito das Leis**. São Paulo: Abril Cultural, 1973.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos humanos e o direito constitucional internacional**. São Paulo: Saraiva, 2008.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001.

SANTOS, Jorge Amaral. **A descriminalização da posse de maconha para consumo pessoal e seus reflexos no trânsito brasileiro: o direito fundamental à privacidade e à intimidade em face do direito fundamental à segurança viária (trânsito seguro)**. Disponível em: <<http://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14286>>. Acesso em 12 fev. 2016.

SANTOS, Jorge Amaral. **Trânsito seguro. Estudo sobre a presença de álcool ou outras substâncias psicoativas no organismo de pessoas envolvidas em acidentes fatais em Santa Maria/RS**. Disponível em: <<http://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidspp/article/view/13140>>. Acesso em 12 fev. 2016.

SANTOS, Milton. **Milton Santos na Agenda Fase Nacional 12, Parte 1**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bkn6C05crvE>>. Acesso em 14 fev. 2106.

SAMPAIO, José Adércio Leite. **Direitos fundamentais: retórica e historicidade**. Belo Horizonte: Del Rey, 2010.

SARLET, Ingo W. **A eficácia dos direitos fundamentais**. 8ª ed. rev. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2007.

SENADO FEDERAL. **CDH debate índices de acidentes de trânsito no país**. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/11/16/cdh-debate-indices-de-acidentes-de-transito-no-pais>>. Acesso em 27 fev. 2016.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. São Paulo: Malheiros, 2007.

SOUZA NETO, Claudio Pereira de. Comentário ao artigo 144. In: CANOTILHO, J. J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords.). **Comentários à constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 1583 – 1588.

STEINMETZ, Wilson. Comentário ao artigo 5º, XV. In: CANOTILHO, J. J. Gomes;

MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords.). **Comentários à constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 302 – 304.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2015**. Disponível em: <apps.who.int/iris/bitstream/10665/189242/1/9789241565066_eng.pdf?ua=1> Acesso em 04 nov. 2015.

WRIGHT, Charles Leslie. **A economia política dos acidentes de trânsito**. Revista dos Transportes Públicos nº 31. ANTP. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/11/10/B2C472A1-6581-4E77-88B9-F24081E19B1B.pdf>. Acesso em 08 jan. 2016.