XV ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI ALICANTE - ESPANHA

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

VALMIR CÉSAR POZZETTI

PAULO RONEY ÁVILA FAGÚNDEZ

FABRÍCIO CASTAGNA LUNARDI

Copyright © 2026 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU – São Paulo
Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio – Rio de Janeiro
Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Fernando Passos – UNIARA - São Paulo
Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia
Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal
Comunicação:
Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão
Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM – São Paulo
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará
Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI – Santa Catarina
Educação Jurídica
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello – UFMS – MS
Eventos:
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo
Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina
Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG
Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito urbanístico, cidade e alteridade[Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Fabrício Castagna Lunardi; Valmir Cesar Pozzetti– Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5274-670-2
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Meio ambiente e sustentabilidade: perspectivas globais e locais na agenda 2030

2. Direito urbanístico. 3. Cidade e alteridade. XV Encontro Internacional do CONPEDI Alicante - Espanha (1: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

XV ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI ALICANTE - ESPANHA

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I

A edição do XV Encontro Internacional do CONPEDI, ocorrido na Universidade de Alicante, na cidade de Alicante/Espanha, de forma presencial, no período de 27 a 29.05.2026, com a temática "Meio Ambiente e Sustentabilidade: perspectivas globais e locais na agenda 2030", nos ofereceu produções cientificas inestimáveis, no âmbito do Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I. Os trabalhos apresentados abordaram uma conjuntura de temas e ideias necessárias à reflexão da comunidade cientifica e à mudança de comportamento social, sobre os problemas urbanos e as possíveis soluções no tocante ao meio ambiente e mudanças climáticas.

Os textos são instigantes e apresentam significativas contribuições para as reflexões dos Programas de Pós-graduação em Direito, reunidos no CONPEDI. Aline Maria Trindade Ramos, Débora Rocha da Silva e Alessandra Raquel Vailatti, no artigo intitulado "A PRESERVAÇÃO DE ESPAÇOS TERRITORIAIS COMO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ECOSSISTÊMICOS CULTURAIS E AMBIENTAIS: POR UMA RESPONSABILIZAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA", realizaram uma análise sobre a responsabilidade da gestão pública municipal no ordenamento territorial voltado à proteção dos serviços ecossistêmicos ambientais e culturais. Seguindo linha de raciocínio correlato, os autores Bárbara Luiza Diniz de Souza Dornela e Rafael Costa Freiria, através da pesquisa intitulada "DIREITO URBANÍSTICO E JUSTIÇA CLIMÁTICA: A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA COMO INSTRUMENTO DE PROMOÇÃO DE CIDADES MAIS SEGURAS E SUSTENTÁVEIS" destacaram a forma com que os instrumentos da política urbana brasileira, especialmente a regularização fundiária urbana, podem contribuir para o enfrentamento das vulnerabilidades socioambientais. As autoras Aline Maria Trindade Ramos e Cristiane Moreira Rossoni, na pesquisa intitulada "GOVERNANÇA PÚBLICA REGIONAL E PLANEJAMENTO MUNICIPAL: SOMANDO FORÇAS PARA PROTEÇÃO AMBIENTAL E CULTURAL NOS CAMPOS DE CIMA DA SERRA, RS, BRASIL" analisaram a importância da governança pública regional e do planejamento territorial integrado para a preservação do patrimônio ambiental e cultural da microrregião dos Campos de Cima da Serra, no Rio Grande do Sul, Brasil. Já a pesquisa intitulada "MOBILIDADE URBANA, MEIO AMBIENTE DO TRÂNSITO E A OMISSÃO DO ESTADO NA REGULAMENTAÇÃO

DO TRÁFEGO DE MOTOCICLETAS” dos autores Valmir César Pozzetti, José Alcides Queiroz Lima e Heloisa Lima de Amaral destacaram a urgente necessidade de o Estado brasileiro encontrar uma solução eficaz para que o tráfego de veículos duas rodas /motocicletas passem a atender as regras de um trânsito seguro, com a existência uma faixa exclusiva para que evitar a enorme quantidade de acidentes fatais e/ou com perda de qualidade de vida. Já a pesquisa intitulada “MUDANÇAS CLIMÁTICAS E A RESISTÊNCIA DO MUNICÍPIO DE MANAUS/AM EM SE TORNAR UMA CIDADE ARBORIZADA” de autoria de Valmir César Pozzetti, José Alcides Queiroz Lima e Heloisa Lima de Amaral, analisa os fatores jurídico-urbanísticos e de governança que contribuem para a resistência do município de Manaus/AM em implementar uma política eficaz de arborização urbana como estratégia de adaptação às mudanças climáticas. Seguindo linha de raciocínio protetivo, os autores Daniel Ribeiro Preve e Juliano Bitencourt Campos, na pesquisa intitulada “OCUPAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS DEGRADADOS PELA MINERAÇÃO DE CARVÃO EM CRICIÚMA (SC): DIREITO À CIDADE, ALTERIDADE E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL”, analisam a ocupação e reconfiguração dos espaços urbanos degradados pela mineração, à luz do Direito Urbanístico, do Direito à Cidade e da justiça socioambiental, considerando os desafios jurídicos e urbanísticos decorrentes do passivo ambiental gerado pela atividade carbonífera. Já os autores Jesarela Jacob Correia Dallago, Roberta Arruda Schroeder Ferraz e Zenildo Bodnar, na pesquisa intitulada “OS IMPACTOS DA VERTICALIZAÇÃO URBANA NO DIREITO À CIDADE SUSTENTÁVEL: CONSIDERAÇÕES A PARTIR DO ESTATUTO DA CIDADE”, demonstram a importância acerca dos fenômenos de urbanização e verticalização, bem como sobre o uso do instrumento jurídico urbanístico da outorga onerosa do direito de construir, e se ambos os pilares estão em consonância com o conceito de sustentabilidade. Na pesquisa intitulada “PERCEPÇÃO COMUNITÁRIA, DESIGUALDADE SOCIOAMBIENTAL E LIMITES DA CONSCIÊNCIA JURÍDICA: O CASO DO SANEAMENTO NO POÇO DA DRAGA (FORTALEZA-CE)”, os autores Paola Nicoli Carneiro Santos, Julia Mattei e Marina Souza Bezerra, analisam a questão de como os moradores da comunidade do Poço da Draga, em Fortaleza/CE, percebem os impactos socioambientais e a sua relação com possíveis violações de direitos fundamentais sociais e ecológicos decorrentes do despejo contínuo de esgoto na praia local. Já os autores Jonathan Andrade Moreira , Taís Batista Fernandes e Ana Paula Batista Garcia Moreira, na pesquisa “REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA ATRAVÉS DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO SUSTENTÁVEL (TAUS) E O DESAFIO DO REGISTRO IMOBILIÁRIO NO MUNICÍPIO DE CAREIRO DA VÁRZEA/AM”, analisam a regularização fundiária das áreas de várzea que são consideradas imóveis da União no município de Careiro da Várzea/AM, sob a perspectiva do direito registral, através do reconhecimento administrativo por meio do Termo de Autorização de Uso Sustentável (TAUS), no âmbito do Projeto Nossa Várzea.

Desta forma, os trabalhos apresentados, sem exceção, contribuíram com temas atuais para o Direito Urbanístico, meio ambiente e mudanças climáticas, com foco na agenda 2030, permitindo-se um olhar mais atento para as relações humanas no meio ambiente urbano, dentro de um contexto construtivo, para se desenvolver políticas Públicas que nos permitirá avançar com segurança no âmbito das relações humanas, promovendo a alteridade.

Desejamos a todos uma excelente leitura!

Prof. Dr. Fabrício Castagna Lunardi (Escola Nacional de Formação e Aperfeiçoamento de Magistrados)

Prof. Dr. Valmir César Pozzetti (Universidade do Estado do Amazonas e Universidade Federal do Amazonas)

MOBILIDADE URBANA, MEIO AMBIENTE DO TRÂNSITO E A OMISSÃO DO ESTADO NA REGULAMENTAÇÃO DO TRÁFEGO DE MOTOCICLETAS

URBAN MOBILITY, TRAFFIC ENVIRONMENT AND THE STATE'S OMISSION IN REGULATING MOTORCYCLE TRAFFIC

Valmir César Pozzetti [1]
José Alcides Queiroz Lima [2]
Heloisa Lima de Amaral [3]

Resumo

do tráfego de condução de veículos duas rodas/motocicletas e verificar se as regras atendem a necessidade de um trânsito seguro. A metodologia que foi utilizada nesta pesquisa foi a do método dedutivo e, quanto aos meios, utilizou-se da pesquisa bibliográfica e legislativa; quanto aos fins, a pesquisa utilizou-se de métodos qualitativos. A conclusão a que se chegou é a de que o Estado precisa agir com urgência, para disciplinar o tráfego urbano de motocicletas, para frear o índice de acidentes, mortes, desequilíbrios físico-psíquicos, insegurança jurídica e comprometimento da paz interna. Portanto, as autoridades devem impor aos condutores de veículos motorizados de duas rodas, no caso as motocicletas, o dever de respeitar regras que, a princípio, e devido à urgência, devem ser regulamentadas pelos municípios, tendo em vista a competência material que a Constituição Federal de 1988 lhes confere, para legislar sobre a construção, nas vias públicas urbanas, de uma faixa adicional exclusiva para motociclistas trafegarem com segurança e com respeito aos demais seres que dividem o espaço urbano desta natureza. Assim, o art. 225 da Constituição será cumprido, uma vez que prevê um meio ambiente urbano equilibrado para todos os munícipes, além de efetivar uma fiscalização rigorosa.

Palavras-chave: Condutor de veículo, Meio ambiente urbano, Mobilidade urbana, Responsabilidade individual, Tráfego de motocicletas

Abstract/Resumen/Résumé

This study examines current traffic regulations pertaining to two-wheeled vehicles and motorcycles to ascertain their efficacy in ensuring traffic safety. Employing a deductive and qualitative methodology, the research is grounded in a review of existing literature and

[1] Pós doutor em Direito pela UNISA/Itália e pelo Centro Univ. Dom Helder; Doutor em Biodireito pela UNILIM/França; professor da Universidade Federal do Amazonas e da Universidade do Estado do Amazonas

[2] Doutorando em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM. Mestre em Engenharia Civil em Material Alternativo pela Universidade Federal do Amazonas - UFAM.

[3] Graduada em Direito pela UFAM. E-mail: heloisa.amaral2003@gmail.com. ORCID: https://orcid.org/0009-0009-5722-4607

legislation. The findings indicate an urgent need for state intervention to discipline urban motorcycle traffic and thereby reduce the high incidence of accidents, fatalities, and resulting physical and psychological trauma, while also mitigating legal uncertainty and disruptions to public order. Consequently, the study posits that authorities must mandate that motorcyclists adhere to new safety regulations. Given the urgency, these rules should be enacted at the municipal level, leveraging the substantive constitutional authority granted to municipalities by the 1988 Constitution. Specifically, this involves legislating for the construction of dedicated lanes for motorcyclists on urban roads, ensuring their safety and respect for all who share the city's public spaces. Such a measure would fulfill the mandate of Article 225 of the Constitution for a balanced urban environment for all residents and would also facilitate rigorous enforcement.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Vehicle driver, Urban environment, Urban mobility, Individual responsibility, Motorcycle traffic

INTRODUÇÃO

A pandemia do vírus da COVID 19 intensificou a utilização de um serviço de entrega domiciliar que já vinha sendo feito no âmbito da entrega de medicamentos e alimentos. A prestação deste serviço sofreu um aumento de oferta, atingindo níveis altíssimos, uma vez que as pessoas não podiam sair de casa e passaram a utilizar o sistema de entrega rápida e barata, de medicamentos, de alimentos e de outras espécies de serviços dessa natureza. Assim sendo, o veículo utilizado para essas entregas, para se obter agilidade, foram as motocicletas, que acabaram absorvendo uma espécie de subemprego para que as pessoas pudessem ter uma renda para sustentarem-se durante o período da pandemia, que deixou um contingente muito grande de pessoas desempregadas.

De igual forma, um outro serviço que passou a ser bastante utilizado pela população com a utilização das motocicletas foi o "mototáxi", ou o "uber táxi". A oferta deste serviço acabou por aumentar o número de motocicletas nas ruas das cidades brasileiras, uma vez que a população criou uma cultura de solicitar alimentos através de serviço de entrega pronta, em suas residências, locais de trabalho ou de lazer. Entretanto, esta cultura não só aumentou o número de veículos motocicletas, como também as pessoas começaram a ficar exigentes no prazo de entrega dos seus pedidos. Nesse sentido, essa exigência fez com os motociclistas se expusessem a perigos constantes no trânsito, seja para satisfazer a necessidade de entrega rápida dos clientes, seja para realizar um maior número de entregas diárias e aumentar os ganhos como prestadores de serviços dessa natureza.

Entretanto, o que a princípio se configurou como um transporte rápido e barato, que em época de pandemia, com pouco trânsito era eficiente, no pós-pandemia criou um grande e sério problema para a mobilidade urbana: a infraestrutura das cidades não estava e não está preparada para receber uma grande quantidade de motocicletas e absorver uma velocidade tão acelerada de motociclistas o trânsito, que ultrapassam os carros em alta velocidade, sobem em calçadas e atropelam pedestres, além de fazerem manobras arriscadas demais, e andarem sobre as faixas limite do trânsito, causando inúmeros acidentes e colocando em risco as próprias vidas e a dos outros. Outrossim, entendem esses motoristas que possuem privilégios no trânsito e buzinam a todo instante, querendo passagem entre os carros e causando irritação constante, tumultuando o trânsito. Dentro deste contexto, apesar de as empresas produtoras/montadoras de veículos duas rodas (motocicletas) passarem a obter grandes lucros com a venda de motocicletas, acabaram por inchar, assustadoramente, o trânsito, criando externalidades em um trânsito urbano que ficou caótico. Entretanto, o poder público não dividiu com estas empresas

a responsabilidade de garantir saúde física aos motociclistas e saúde mental no trânsito, para os demais condutores de veículos urbanos.

Nesse sentido, o objetivo desta pesquisa é o de analisar as regras de trânsito que estão postas no âmbito da disciplina de condução de veículos de duas rodas/motocicletas e verificar se as regras atendem à necessidade de um trânsito seguro. Quanto à problemática desta pesquisa, esta se resume em: de que forma o Estado deve regulamentar e fiscalizar o trânsito de motocicletas nas vias públicas urbanas, para garantir a saúde dos próprios condutores de motocicletas e a saúde dos demais seres humanos que dividem o espaço do trânsito urbano com os motociclistas?

A metodologia que será utilizada nesta pesquisa é a do método dedutivo, partindo-se de uma análise geral, para se chegar a um resultado particular; quanto aos meios, a pesquisa se utilizará de produções bibliográficas, legislação e documentos dispostos na rede mundial de computadores; e quanto à finalidade, buscar-se-á um resultado qualitativo.

1. A DIGNIDADE HUMANA E O CONDUTOR DE MOTOCICLETAS

Um país que vive sob o pálio do Estado Democrático de Direito é um país que se rege e pauta as suas ações pela legalidade e que respeita os direitos humanos, seja em que circunstância for. Assim sendo, não pode essa nação permitir que as atividades laborais possam se regulamentar por si só, e nem mesmo que as locomoções no âmbito urbano ocorram de forma desmedida ou sem regras.

A autorregulamentação fragiliza o Estado quando o assunto é "direitos humanos", não podendo este negligenciar o seu poder/dever de estar à frente de impor, de maneira obrigatória, ações pacificadoras aos seus jurisdicionados. Dessa forma, todas as atividades realizadas devem ser disciplinadas pela legislação, a fim de que o mais forte não se sobreponha ao mais frágil de forma desequilibrada, sendo necessária a atuação do Estado, que deve fazer o seu papel no tocante à regulação das atividades humanas quando estas envolvem o brocardo de que o direito de um ser humano termina exatamente quando começa o direito do outro ser humano.

Neste sentido, a Constituição Federal de 1.988 – CF/88 – prevê:

> Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:
> I - a soberania;
> II - a cidadania;
> **III - a dignidade da pessoa humana;**
> **IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa** (gn)
> *(...) omissis*.

Vê-se, portanto, que o texto do artigo 1º da Constituição Federal, destaca que um dos fundamentos do Estado brasileiro é o de promover a dignidade da pessoa humana, acrescentando que o Estado Brasileiro rege-se pelos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.

Desta forma, a atividade laboral dos motociclistas, no âmbito de entregas rápidas, está dentro dos ditames constitucionais, bem como a livre iniciativa. Entretanto, esta última não pode ser realizada de maneira desenfreada, sem a interferência do Estado, uma vez que pode resultar em prejuízos à população e ao próprio empreendedor. Logo, as autoridades devem discipliná-la para fazer valer a dignidade do próprio empreendedor.

Ademais, o Estado não pode continuar permitindo que os condutores de motocicletas continuem a transitar da forma como o estão fazendo, dirigindo com verdadeiros irresponsáveis, causando prejuízos a si mesmos, pois a quantidade de condutores que sofrem acidentes, nesta espécie de trabalho, que ficam inválidos, que perdem a vida, ou que apresentam sequelas que diminuam a sua capacidade laborativa é muito grande. Neste sentido, a CF/88 estabelece:

> Art. 21. Compete à União:
> (...) omissis
> XX – **instituir diretrizes** para o **desenvolvimento urbano**, inclusive habitação, saneamento básico e **transportes urbanos**; (gn)

Vê-se, portanto, que compete à União instituir regras, como poder e dever, no âmbito de desenvolvimento urbano e transportes. A obrigação é muito clara e é o código de trânsito, uma lei federal que tem esta obrigação de impor regras e as penalidades quando estas forem descumpridas. O inciso XX do artigo 21 da CF/88 é direto quando impõe esta obrigação à União, retirando a orfandade no tocante ao direito dos motociclistas de manter a vida, a dignidade humana e o direito de desenvolver atividade laboral como livre iniciativa, mas, também, de respeitar normas impostas pelo Estado para desenvolver esta atividade.

Assim, o Estado não pode mais fechar os olhos para esta condição laboral a que estas pessoas estão submetidas. Também não pode fechar os olhos para o prejuízo que estes condutores de motocicletas oferecem para os pedestres e para os condutores de outras espécies de veículos. Neste sentido a CF/88 determina que:

> Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei**, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes**. (gn)

Sob essa perspectiva, ao tratar do bem estar dos habitantes de determinada cidade, trata-os como um todo: motoristas e pedestres: os motoristas devem ter o direito de dirigir com

segurança no trânsito, bem como os motociclistas têm o direito de dirigir, mas devem fazê-lo obedecendo regras que os demais motoristas obedecem e devem respeitar o direito dos pedestres. Sem a observância destes preceitos, não se consegue construir um trânsito urbano adequado e sustentável. Nessa linha de raciocínio, motociclistas não podem invadir os espaços das calçadas só porque estão com pressa e precisam entregar a encomenda em tempo recorde; bem como não podem ultrapassar os veículos pela direita, gerando instabilidade no trânsito e desequilíbrios. Contudo, o trânsito não deve gerar distúrbios psicológicos à população de uma cidade.

É de se destacar que a livre iniciativa não comporta e nem pode autorizar atividade no âmbito do ilícito. Nesse sentido, o Estado proíbe, por exemplo, a instalação de cassino no país, realização de jogo de bicho. Logo, toda e qualquer atividade que possa causar prejuízos ao cidadão deve ter regras para punir o infrator. Destarte, o aquecimento do mercado de entregas, a necessidade de entrega rápida, impostas por alguns consumidores e outros abusos, não pode ter o condão de permitir que motociclistas subam em calçadas, causem pavor aos pedestres que ali transitam, bem como que ultrapassem pela direita os veículos que estão transitando normalmente entre as faixas de segurança devidamente sinalizadas na via pública.

Ademais, o cenário tem sido de horror. Além disso, estas disputas entre motoristas de veículos de quatro rodas (ou mais) e motociclistas (duas rodas) têm feito surgir sentimentos de orgulho, egoísmo e vingança, que provocam verdadeiras guerras no trânsito, nas quais cada condutor quer ter mais direitos que os demais e o condutor que transita entre as faixas de segurança se sente desrespeitado pelo motociclista que avança em alta velocidade, ultrapassando por todos os lados, chutando retrovisores quando se sentem impossibilitados de avançar. Tais condutas geram ódios, perseguições e sentimento de vingança, por parte do condutor que foi desrespeitado e que persegue o motociclista até atropelá-lo.

Assim, o Estado não pode fechar os olhos para este clima de horror que se instalou no trânsito urbano, aumentando o número de mortes e uma escalada da violência nas cidades brasileiras. Ressaltamos: a livre iniciativa destacada no texto constitucional não prescinde de o Estado observar o princípio da dignidade da pessoa humana. Nesse sentido, Pozzetti (2018, p. 170) destaca que “o Princípio da Dignidade da pessoa humana é um princípio que precede a todos os outros e serve de inspiração aos demais princípios fundamentais”.

Nesse talvegue, os princípios são normas jurídicas que devem ser utilizadas pelo Estado Democrático de Direito, a fim de garantir a ordem e a paz quando este ainda não possua leis específicas sobre determinadas matérias. Dessa maneira, há determinadas situações em que a lei ainda não foi materializada. Seguindo esta linha de raciocínio, Ferreira e Pozzetti (2021,

p. 3) ao explicarem acerca da necessidade de se criar cidades sustentáveis e inteligentes no Brasil, destacam que:

> Dessa forma, a utilização do **princípio da felicidade como mecanismo indutor da melhoria do meio ambiente urbano, gerará qualidade de vida, com contornos sustentáveis; principalmente no tocante à dignidade dos seres humanos** e não humanos; buscando o bem comum na educação, na saúde, na economia, na justiça social, melhores condições de habitação, melhores empregos, e muito mais. (gn)

Vê-se, então, que, nas falas de Ferreira e Pozzetti, está destacada a importância de que, para se ter um meio ambiente urbano com qualidade de vida e contornos sustentáveis, é preciso utilizar-se do princípio da felicidade para gerar dignidade aos seres humanos. Somente dessa forma é que o meio ambiente urbano e, incluso o meio ambiente do trânsito, é que efetivar-se-á, por inteiro, o princípio da dignidade da pessoa humana.

Ademais, há um outro fator importante, no tocante à realização do trabalho desempenhado pelos motociclistas: a necessidade de que este trabalho lhes traga não só os recursos financeiros para sustentar a si e à sua família, como também, a necessidade de que este trabalho lhe traga felicidade. Para Ferreira e Melo (2020, p. 78), "A felicidade coletiva não está baseada apenas nos anseios comuns, mas, essencialmente, está balizada acima da felicidade individual. A prevalência da felicidade será sempre a da família, da tribo, da cidade, do coletivo".

Se assim o é, urge refletir acerca do direito de preferência que os condutores de motocicletas "acreditam" que tenham. Eles desafiam todas as leis da física, da psiquê e avançam em alta velocidade realizando verdadeiros zigue-zague no trânsito, colocando em risco a paz dos condutores de veículos que dirigem de forma correta e são abordados pela violência silenciosa da velocidade e imprudência com a qual dirigem os primeiros. Há que se destacar que eles vivem em um espaço coletivo e que o constante buzinaço que realizam no trânsito, querendo espaço para passar e ter preferência, não está autorizado em nenhuma legislação. Os únicos condutores que possuem tais preferências são: 1) as ambulâncias, para salvar vidas, que têm o direito de se sobrepor ao trânsito; e 2) as viaturas policiais, que têm o direito de passagem e preferência na perseguição de criminosos. Somente estes estão autorizados por lei a ter preferência no trânsito.

Portanto, é preciso educar os condutores de motocicletas, bem como realizar uma sólida formação no momento de se permitir a retirada da CNH – Carteira Nacional de Habilitação, para condutores de motocicletas, além de realizar curso de treinamentos periódicos para a manutenção da validade da CNH, uma vez que o condutor educado salva a própria vida, salva vidas alheias e não deixa filhos órfãos.

E, ainda dentro deste contexto, não se pode olvidar de que a CF/88 também traz como objetivos, os seguintes aspectos:

> Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:
> I - **construir** uma sociedade livre, justa e **solidária**;
> II - garantir o desenvolvimento nacional;
> III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
> IV - **promover o bem de todos**, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. (gn)

Para construir uma sociedade justa e solidária e promover o bem de todos, é necessário que o Estado intervenha, regulando atividades e promovendo a paz.

Desse modo, se em um Estado Democrático de Direito o poder do Estado é limitado pelas leis e pela Constituição, e que o governo é exercido de forma a garantir os direitos e liberdades dos cidadãos com a participação ativa do povo, a mobilidade urbana deve ter diretrizes que garantam essa dignidade das pessoas, trazendo segurança aos pedestres, mas também aos condutores de veículos, sejam deles de duas, quatro, ou mais rodas e, para isso, para garantir a dignidade ser.

Na lição de Sarlet (2011, p. 109):

> O **princípio da dignidade humana** é que demanda fórmulas de limitação do poder, prevenindo o arbítrio e a injustiça, na medida em que há de se convir que os direitos fundamentais, ao menos de forma geral, podem ser considerados concretizações das exigências do princípio da dignidade da pessoa humana. (gn)

Corroborando esta necessidade de que para se garantir a dignidade da pessoa humana, no meio ambiente urbano, dentre eles o do trânsito, Prestes e Pozzetti (2018, p. 125) destacam que:

> Dessa forma, **é importante que as cidades do presente se adequem às regras de sustentabilidade para que, no futuro próximo, tenhamos cidades sustentáveis**. Assim sendo, a NBR nº 37.120/2017 surge como um caminho para a conquista desta sustentabilidade urbana, motivo pelo qual é extremamente importante detalharmos o surgimento dessa novel Norma Técnica e evidenciar como ela poderá contribuir, beneficiando os moradores desta localidade e de todo o planeta. (gn)

Observa-se, portanto, que uma cidade que não consegue manter a paz no trânsito, que não disciplina o equilíbrio ambiental, mental e físico, dos condutores de veículos, para garantir a integridade física de seus cidadãos, jamais conseguirá ser uma cidade sustentável. É preciso disciplinar o meio ambiente urbano do trânsito, de forma urgente.

Alguns condutores de motocicletas ainda alegam o direito de locomoção, previsto na CF/88:

> **Art. 5º** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
> (...) *omissis*

> **XV - é livre a locomoção no território nacional** em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens; (gn)

Extrai-se do texto constitucional que todo cidadão brasileiro tem o direito de locomoção no território nacional, mas a forma como o cidadão vai se locomover, está disciplinada em lei, como por exemplo: posso me locomover, mas quando utilizo rodovias públicas ou privadas, preciso pagar o pedágio para nelas transitar, como forma de subsidiar a manutenção desta rodovia.

2. A SAÚDE MENTAL NO MEIO AMBIENTE DO TRÂNSITO URBANO

O meio ambiente do trânsito exige uma atenção significativa, em razão de ser cheio de tensões e necessitar de reflexos constantes para bem se conduzir, tendo em vista que nem todos os condutores possuem esta responsabilidade (conversas, uso de celular, uso de álcool, etc.). Por esse motivo, além das consequências físicas pela má condução no trânsito, ainda há também as consequências psicológicas negativas, que acabam por abalar a saúde dos condutores de veículos, sejam eles de que espécie forem.

Assim sendo, a CF/88, buscando dar dignidade a todos os brasileiros, estabelece o direito à saúde como um direito social fundamental:

> Art. 196. **A saúde é direito de todos e dever do Estado**, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação. (gn)

Nesse talvegue, se a saúde é um dever do Estado, este não pode negligenciar no seu dever de estabelecer e fiscalizar regras que coloquem em risco a saúde e a integridade física das pessoas. E é por esse motivo que as autoridades devem envidar esforços, com mais urgência, no tocante ao estabelecimento de Políticas Públicas, educação no trânsito, com o fito de minorar ou eliminar os altos riscos que a atividade de condução de motocicletas está ocasionando aos cidadãos urbanos. Neste contexto, para ilustrar a definição de saúde, Zambrano (2010, p. 44) destaca que:

> A saúde foi definida de forma adequada pela Organização Mundial da Saúde, quando estabelece que **não é mera ausência de doença, mas faz parte da forma como vivemos e convivemos;** mais do que isso, ter saúde significa entender que o direito à saúde é um direito de todos. A efetivação deste direito passa pela forma como construímos os modelos e programas de saúde, como os profissionais de saúde efetivam o conceito de saúde, ou como não o fazem. (gn)

Dessa maneira, se a saúde é determinada pela forma como vivemos, levando em conta o nosso estado de humor, de confiança e de segurança, urge repensarmos sobre o estresse à

saúde mental, provocado pelos percalços do trânsito, sendo necessário exigir que o poder público crie regras de bem estar, de segurança ao pedestre e ao condutor de veículos.

Situações como o excesso de tempo gasto no trânsito, os sustos que se leva, a insensatez ou falta de atenção de outros motoristas, acabam por lesar a psiquê dos condutores que estão imersos nesse meio ambiente do trânsito, elevando os níveis de cortisol e o hormônio do estresse que, por sua vez geram sintomas como irritabilidade, insônia, depressão, podendo agravar problemas cardíacos e de pressão arterial. Destarte, o Estado deve tomar as diretrizes e rédeas sobre este problema que está tomando proporções enormes e prejuízo para todos.

Ainda sobre a necessidade de o meio ambiente do trânsito ser adequado a manter a saúde, a Constituição Federal ainda destaca que:

> Art. 225. Todos têm direito ao **meio ambiente ecologicamente equilibrado**, bem de uso comum do povo e essencial à **sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo** para as presentes e futuras gerações. (gn)

Extrai-se deste artigo 225 da CF/88 que o meio ambiente onde vivem os seres humanos urbanos deve ser equilibrado para garantir a sadia qualidade de vida. Ou seja, esse meio ambiente do trânsito, que é um meio ambiente urbano, onde todos os cidadãos dividem a convivência harmônica espacial, deve trazer como consequência a saúde, seja ela física ou mental: a) saúde física é o direito de todos (pedestres e condutores de outros veículos) de se movimentarem no espaço urbano sem serem atropelados, sem terem os seus veículos danificados, destruídos ou arranhados, por imprudência de manobras perigosas e em alta velocidade; e b) saúde mental também é o direito de pedestres e condutores de veículos de não sofrerem estresses, depressão por barulhos, sobressaltos e buzinaço.

Dessa forma, é preciso que os condutores de motocicletas se convençam de que é a eles que a CF/88 está se referindo, quando fala, na segunda parte do *caput* do artigo 225, que "a coletividade que se obriga a defender e preservar o meio ambiente equilibrado".

3. O DEVER DO ESTADO DE REGULAMENTAR O TRÂNSITO

Quando se fala de trânsito de veículos automotores, percebemos que essa circulação pode ocorrer em vários níveis: circulação de veículos dentro do município, entre os municípios, entre os Estados; além de ainda termos a circulação de veículos em espaços aéreos. Então, nessa linha de raciocínio, é de se perceber que a regulamentação do trânsito precisa ser feita por mais de um ente federado e, nesse sentido, a CF/88 estabelece que:

> **Art. 23.** É **competência comum** da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

> **(...) *omissis***
> **II – cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;**
> **(...) *omissis***;
>
> ***(...) omissis***
> **V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação;**
>
> **VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;**
> **(...) *omissis***
>
> **XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito**. (gn)

Analisando o artigo 23 da CF/88, verifica-se que a competência para legislar sobre trânsito, meio ambiente e poluição (inclusive a que é oriunda dos escapamentos de veículos), bem como criar e implantar políticas de educação e segurança no trânsito, é uma atribuição a todos os entes da federação, que deverão agir em regime de cooperação um com os outros. Muito embora seja competência comum dos entes federados, o que se verifica é que há negligências, em todas as esferas de poder, no tocante à construção de políticas e elementos disciplinadores e punitivos no tocante ao trânsito irregular de motocicletas no trânsito. Neste sentido, o Código de Trânsito Nacional traz precisão para bem educar o condutor de motocicletas:

> **Art**. **76**. A educação para o **trânsito** será promovida na pré- escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (gn)

Sendo assim, o artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que a educação para o trânsito deve ser promovida na pré-escola e nas escolas de ensino fundamental e médio. Essa educação deve ser feita por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, tanto da União quanto dos estados, Distrito Federal e municípios, dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Muito embora haja tal previsão legal, essas Políticas Públicas envolvendo a educação no trânsito e nas escolas não existem de maneira efetiva. E este é um assunto que deve ser tratado como prioritário pelo Estado, pois o número de pessoas que morrem ou que ficam inválidas por acidentes envolvendo motocicletas é muito alto e os recursos dispensados pelo SUS – Sistema Único de Saúde – são muito elevados.

Logo, é preciso educar os motoristas e, em especial, os motociclistas, que precisam entender que ele não têm prioridade no trânsito, que não podem dirigir sem responsabilidade e sem respeito às regras de ultrapassagem, bem como às regras de condução sobre a faixa de

rolamento, burlando a delimitação de espaços entre um veículo e o outro. A condução do veículo de modo temerário coloca em risco não só a vida do motociclista, mas de outros condutores e pedestres. Neste sentido, o Código trânsito estabelece:

> **Art. 6º** São **objetivos básicos** do Sistema Nacional de Trânsito:
> I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, **com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto**, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
> II - **fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos**, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
> III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema. (gn)

Sendo assim, verifica-se que o artigo 6º do Código de Trânsito Brasileiro - CTB impõe uma série de medidas para que o Estado atinja os objetivos do sistema Nacional de Trânsito e, dentre eles estão os de fixar normas e padronizar critérios. Nesse talvegue, não é porque o CTB não proíbe ou não pune o motociclista de transitar sobre a faixas divisórias de rolamento que lhe é possível agir desta forma, pois deve-se aplicar aqui o brocardo popular de que "tudo me é lícito, mas nem tudo me convém"; também deve-se aplicar o princípio da dignidade da pessoa humana e o da sustentabilidade socioambiental, a fim de garantir que não haja acidentes, ou que haja desarmonia psicossocial. Portanto, a justificativa de que, ao proibir que motocicletas transitem sobre as faixas de rolamento, a mobilidade dos veículos de duas rodas seria restringida e que isso tornaria o fluxo "lento", previsto no texto, seria de difícil aferição pelos motociclistas. Tal justificativa é inaceitável, pois esta prática coloca em risco a vida dos motociclistas, além do que ultrapassagem pela direita não é permitido pelo CTB.

Destarte, no tocante ao direito de locomoção nas vias públicas, o código de trânsito estabelece regras para o pedestre e este será penalizado se não as cumprir. Vejamos o que diz o CTB:

> Art. 254. **É proibido ao pedestre**:
>
> I – permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
> II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
> III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
> IV - utilizar-se da via em agrupamentos **capazes de perturbar o trânsito**, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
> V - **andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea**;
> VI **- desobedecer à sinalização de trânsito específica; (gn)**
>
> **Penalidade - multa, em 50% (cinqüenta por cento) do valor da infração de natureza leve.**

Percebe-se que o artigo 254 do Código de Trânsito Brasileiro também estabelece obrigações e punições rígidas ao pedestre e, nesse sentido, há um problema muito sério: ao pedestre é proibido trafegar nas ruas, que é espaço de circulação dos veículos, podendo ser penalizado e multado. Sob essa perspectiva, ao motociclista também deve ser proibido andar sobre as calçadas, que são espaços exclusivos dos pedestres, bem como andar sobre as faixas de rolamentos causando desequilíbrio ambiental (incisos IV e V), além de perturbar o trânsito, o que é comumentemente praticado por estes, também deve ser punido, porque se ao pedestre não é permitido, também não o pode ser aos demais.

É de se destacar que, muito embora o CTB não proíba a prática de andar sobre as faixas demarcatórias do corredor, ele determina que o condutor deve guardar distância lateral e frontal segura, em relação aos outros veículos, mas o código não define o que seria distância segura.

Neste sentido, é necessário que urgentemente o Poder Público crie, nas vias públicas, espaços específicos para motociclistas, como o fez para pedestres. Desta forma, estando com seu espaço delimitado, o motociclista que invadir o espaço que não é seu, será punido.

E veja-se: não é algo difícil de ser feito: basta criar, nas vias já existentes, um corredor de motocicletas, as quais deverão adaptar a velocidade e realizar as ultrapassagens, quando necessárias, pela esquerda, e dentro dos moldes já estabelecidos pelo Código de Trânsito. Desta forma, se cada município brasileiro fizer a sua parte, dentro deste contexto e da política urbana local, estaremos avançando para termos cidades inteligentes, sustentáveis e compromissadas com a meta 9.1 da Agenda 2030, nacionalizada à realidade brasileira, assim conceituada pelo IPEA (2018), que estabelece, como dever do Estado:

> Aprimorar o sistema viário do País, **com foco em sustentabilidade e segurança no trânsito e transporte,** equalizando as desigualdades regionais, promovendo a integração regional e transfronteiriça, na busca de menor custo, para o transporte de passageiros e de cargas, evitando perdas, com maior participação dos modos de alta capacidade como ferroviário, aquaviário e dutoviário, **tornando-o acessível e proporcionando bem-estar a todos.** (gn)

E, no tocante a esta possibilidade de os municípios legislarem, a CF/88 estabelece que:

> Art. 30. Compete aos Municípios:
> **I – legislar sobre assuntos de interesse local**; (gn)

Assim sendo, os municípios são competentes para legislar sobre meio ambiente e trânsito, no âmbito local, o que pode desafogar o Poder Legislativo Federal, enquanto este não consegue legislar a respeito do assunto. Dessa maneira, legislando em harmonia (art. 24, VI, c/c 30, I e II, da CRFB) resolve-se o problema que é crônico e de difícil solução.

4. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece as diretrizes necessárias para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana, com o intuito de tornar o meio ambiente urbano saudável, responsável e sustentável. Esta Política busca reduzir os custos ambientais e sociais da mobilidade, bem como reduzir os riscos de acidentes. Dentre as prioridades eleitas por esta Política, está o transporte público coletivo e, em relação aos transportes individuais motorizados, busca encontrar soluções mais sustentáveis e eficientes para a locomoção nas cidades. Neste sentido, a PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012 estabelece:

> Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.
> **§ 1º São modos de transporte urbano:**
> **I - motorizados**; e
> II - não motorizados. (gn)

Desse modo, a PNMU é um instrumento para transformar as cidades brasileiras em locais mais justos, acessíveis e sustentáveis, onde todos possam se deslocar com qualidade e segurança, sem se exporem a efeitos nocivos de um trânsito desajustado. E a PNMU, dentro deste contexto, estabelece:

> Art. 12. Os serviços de utilidade pública de **transporte individual** de passageiros **deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal**, com base nos requisitos mínimos **de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e** de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (gn)

Verifica-se, então, que a lei federal – PNMU – estabelece ser de competência dos municípios "organizar, disciplinar e fiscalizar o transporte individual", o que corrobora a necessidade de os municípios imporem normas e fiscalizá-las, no âmbito do transporte a ser realizado por motocicletas.

5. NECESSIDADE URGENTE DA CRIAÇÃO DE UMA FAIXA PARA MOTOCICLETAS

No quadro em que se encontra a atual legislação, o trânsito de motocicletas está em desarmonia com o princípio da igualdade e isonomia, previsto no artigo 5º da CF/88, uma vez que se está permitindo aos motociclistas transitar sobre a faixa de rolamento, fazer ultrapassagens perigosas, colocar em risco a vida de pedestres, seja na via pública ou nas calçadas, etc.. Eles também não respeitam espaço mínimo entre um veículo e o outro, bem como acreditam ser portadores do direito de promover verdadeiros buzinaços, com o intuito de

desimpedir a passagem que acham que deve ser desbloqueada com urgência para seu uso exclusivo.

Entretanto, o uso da buzina é permitido apenas em toques breves para advertir sobre riscos à segurança ou para indicar a intenção de ultrapassagem fora de áreas urbanas, conforme o artigo 227 Código de Trânsito Brasileiro. O uso excessivo ou inadequado da buzina pode gerar multa e pontos na CNH, além de causar distúrbios a idosos e deficientes, que não possuem a agilidade necessária para desobstruir o espaço na rapidez que o motociclista entende que deva ser. Vejamos:

> **Art. 227.** Usar buzina:
> **I** - em situação que não a de simples **toque breve como advertência ao** pedestre ou a condutores de outros veículos;
> **II** - **prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto**;
> **III** - entre as vinte e duas e as seis horas;
> **IV** - em locais e horários proibidos pela sinalização;
> **V** - em desacordo com os padrões e freqüências estabelecidas pelo CONTRAN:
> Infração - leve;
> Penalidade - multa. (gn)

Veja-se que há uma previsão legal para punir os motociclistas, que veemente usam a buzina para pressionar outros veículos e pedestres a dar-lhes passagem urgente. Mesmo assim, eles continuam a realizar esta prática de forma constante, deixando claro que não são punidos, que estão acima da lei e da fiscalização, em especial a municipal, que não os pune.

Neste contexto, a ausência de regulamentação e a existência de privilégios (aparentes, porque em grande parte dos casos, eles acabam perdendo a vida ou ficam inválidos por conta do acidente).

De acordo com especialistas em segurança, o ideal é que os motociclistas circulem dentro da faixa de rolamento. Mesmo porque o CTB, Lei nº 9.503/97 estabelece:

> Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:
> (...) *omissis*
> V - **o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos**, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

Assim sendo, por analogia, este artigo 29 do CTB, deve ser utilizado para punir o motociclista que utilizar-se da faixa de rolamento, para ultrapassar veículos e seguir em velocidade acima daquela dada pelo fluxo normal do trânsito. Na mesma linha, uma prática muito comum e perigosa dos condutores de motocicletas, é a frenagem brusca por qualquer motivo. Contudo, o artigo 42 do Código de Trânsito Brasileiro prevê que a prática descrita, por seu condutor, é admitida somente por razões de segurança.

Sob essa perspectiva, o artigo 192 do CTB estabelece a necessidade de o condutor guardar uma distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo. Esta prática é considerada infração grave e a penalidade é a de multa.

Pois bem, diante desse quadro alarmante de incertezas, de contaminação do meio ambiente urbano, com um trânsito que poderia ser regulamentado e fiscalizado pelo Estado, surge a necessidade de se trazer paz social e regulamentação do trânsito de motocicletas, no meio ambiente do trânsito urbano.

Há duas opções para solucionar os problemas oriundos que desta prática e que se intensificam: 1) a construção de um corredor específico, nas vias públicas, para a condição de motocicletas, local este que deve se limitar única e exclusivamente ao tráfego delas; com isso se evitará muitas discussões, estresse e alterações psíquicas, além de acidentes físicos com vítimas ou prejuízos materiais ao envolvidos; e 2) possibilidade de que só seria permitido aos condutores de motocicletas trafegar pelos corredores, sobre a faixa de rolamento, quando o trânsito estiver parado. Nesta última opção, segundo críticos, se viabiliza maior segurança, uma vez que os carros estão parados e por isso, justificaria o tráfego sobre as faixas de corredor, sem causar ônus a ninguém. Dentro deste contexto, segundo Pitella Junior (2018, p. on line):

> A CVT – Comissão de Viação e Transportes, aprovou na Câmara dos Deputados Federais, com alterações, o PL – Projeto de Lei nº 8.192/2017, de autoria do deputado Heuler Cruvinel (PP-GO), que disciplina o trânsito de motociclistas nos "corredores", ou seja, entre os carros em faixas de rolamento paralelas. O substitutivo apresentado pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ) destaca que as motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas poderão trafegar pelos corredores apenas quando o trânsito estiver parado ou muito lento. E os motociclistas precisarão estar em velocidade reduzida e compatível com a segurança dos pedestres, ciclistas e ocupantes dos demais veículos.

Malgrado os esforços do propositor em regulamentar a situação crítica em que se encontra o trânsito urbano de motocicletas, o deputado Heuler Cruvinel, em 06/06/2018, requereu o arquivamento do Projeto, com a seguintes considerações:

> Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do artigo 104, do RICD, a retirada do projeto de Lei nº 8192/2017 de 09 de agosto de 2017 de minha autoria, que dispõem sobre estabelecimento de normas de circulação para motociclistas e dá outras providências por entender que tal matéria deverá sofrer um debate mais amplo com a sociedade organizada.

Assim sendo, não há ainda uma proposta legislativa para solucionar este problema que vitima muitas pessoas todos os dias e que traz angústias e sofrimentos aos condutores de motocicletas que entendem ter direitos, mas direitos que lhes prejudicam, pois não lhes trazem

segurança física e mental e que também traz muito ônus aos demais seres humanos e sencientes, que também utilizam as vias públicas para se locomoverem; sendo desejável que o poder público municipal utilize do seu poder-dever de imposição e fiscalização de normas, para construir uma faixa de trânsito exclusiva para o tráfego de motocicletas e a imposição de uma punição exemplar àqueles que descumprirem estas diretrizes.

CONCLUSÃO

A problemática que instigou esta pesquisa foi a de verificar de que forma o Estado brasileiro deve regulamentar e fiscalizar o trânsito de motocicletas nas vias públicas urbanas, para garantir a saúde dos próprios condutores de motocicletas e a saúde dos demais seres humanos que dividem o espaço do trânsito urbano com os motociclistas. Os objetivos da pesquisa foram cumpridos, com a análise de diversas posições doutrinárias e textos legais.

A conclusão a que se chegou é a de que o Estado precisa agir com urgência para frear o índice de acidentes, mortes e desequilíbrio físico-psíquico, bem como da insegurança jurídica. Dessa forma, o município deve, através da competência conferida pela Constituição Federal, se comprometer com a paz interna, legislando sobre a construção de uma faixa adicional exclusiva para motociclistas, fazendo cumprir essa condição através de uma fiscalização rigorosa.

REFERÊNCIAS

BRASIL, **Constituição da República Federativa do**. Congresso Nacional, Brasília: 1.988

BRASIL**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito brasileiro**. Congresso Nacional, Brasília: 1997.

BRASIL, **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012- PNMU – Politica Nacional de Mobilidade Urbana-** Congresso Nacional, Brasília: 2012**.**

FERREIRA, Marie Joan Nascimento e MELO, Sandra Nahmias. O PRINCÍPIO DA BUSCA DA FELICIDADE E O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO. Anais de Artigos Especiais. Arbitragem Trabalhista. Disponível em: https://pos.uea.edu.br/data/noticia/download/28529-2.pdf,; consultada em 20 jun. 2025.

FERREIRA, Marie Joan Nascimento e POZZETTI, Valmir César. A contribuição do princípio da felicidade para a construção de cidades inteligentes**. Revista de Direito Urbanístico,**

Cidade e Alteridade. v. 7; n. 1; p. 01 – 19;| Jan/Jul. 2021. Disponível em: https://scholar.google.com.br/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=78jNAsgAAAAJ&citation_for_view=78jNAsgAAAAJ:tS2w5q8j5-wC, consultada em 22 jun. 2025.

PITELLA JUNIOR, João. Comissão limita trânsito de motos nos corredores entre faixas de carros. Fonte**: Agência Câmara de Notícias**. 2018. Disponível em: https://www.camara.leg.br/noticias/538264-comissao-limita-transito-de-motos-nos-corredores-entre-faixas-de-carros/; consultada em 22 jun. 2025.

POZZETTI, Valmir César. **O Reconhecimento do Nome Social, às travestis, como garantia do Direito da Personalidade**. In Direitos da Personalidade, Reconhecimento, Garantias e Perspectivas. Org. por José Eduardo de Miranda; Valéria Silva Galdino Cardin. Porto (Portugal), Ed. Juruá: 2018.

PRESTES, Fernando Figueiredo e POZZETTI, Valmir César. A primeira norma técnica para cidades sustentáveis: uma reflexão sobre a problemática urbana. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade.** Porto Alegre; v. 4; n. 2; p. 117 – 134;| Jul/Dez; 2018. Disponível em: https://scholar.google.com.br/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=78jNAsgAAAAJ&citation_for_view=78jNAsgAAAAJ:lSLTfruPkqcC, consultada em 22 jun. 2025.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Direito Constitucional Ambiental: Estudos sobre a Constituição, os Direitos Fundamentais e a Proteção do Ambiente**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. Disponível em: http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=item-global&doc_library=SEN01&doc_number=001100125, consultada em 20 jun. 2025.

ZAMBRANO, Virginia. O direito à saúde e a resposta europeia à luz do tratado de Nice: função da educação sanitária. **Bol. Saúde**; Porto Alegre; v. 24; n. 2; p. 43-49;| jul./dez. 2010. Disponível em: file:///C:/Users/Valmir/AppData/Local/Temp/201711161655227___o_direito_%C3%A0_saude_e_a_resposta_europeia_%C3%A0_luz_do_tratado_de_nice.pdf, consultado em 18 jun. 2025.