



# CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: UMA VISÃO DE DESENVOLVIMENTO DE AÇÕES EDUCATIVAS PARA TRANSFORMAÇÃO E AQUISIÇÃO DE VALORES E ATITUDES

*Adriana Aparecida Moreira Ferreira de Lima\**

## Introdução

A inclusão da *Educação para o Trânsito* no currículo do Ensino Fundamental e Médio, vem sendo amplamente discutida e difundida nas amplas esferas sociais e políticas de nosso país, havendo assim, a necessidade do estudo da legislação vigente, elaborando projetos e programas educacionais de TRÂNSITO, promovendo sua implementação – competência do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) – instituídas no atual Código de Trânsito Brasileiro.

Porém, os projetos aqui apresentados não foram elaborados somente com o intuito de cumprir a legislação. O DENATRAN realmente acredita que, por meio da educação, é possível transformar comportamentos e potencializar o desenvolvimento de valores e atitudes, construindo um trânsito mais humano e cidadão.

Para tanto, é de fundamental importância que um novo olhar recaia sobre o tema, pois a concepção de trânsito assimilada pela sociedade brasileira, especialmente no decorrer das últimas décadas, ignora e esvazia as inúmeras vertentes que o permeiam. Isto porque o trânsito, na grande maioria das vezes, é tratado de maneira restrita e associado apenas a aspectos negativos.

Normas e regras, por sua vez, são aqui entendidas como dispositivos que orientam padrões de conduta a serem defendidos e compartilhados pelos membros de um grupo. Os valores orientam as ações e possibilitam fazer juízo crítico sobre o que se toma como objeto de análise. Vale lembrar que existem diferenças e até conflitos entre sistemas de normas na sociedade, que respondem de maneiras diversas às diferentes visões e interpretações do mundo.

---

\* Especialista em Metodologia do Ensino Superior pela UCDB.



## 1. Atitudes e valores

A aprendizagem de valores e atitudes é pouco explorada do ponto de vista pedagógico. Há estudos que apontam a importância da informação como fator de formação e transformação de valores e atitudes. Conhecer os problemas do trânsito e saber de suas consequências desastrosas para a vida humana é importante para promover uma atitude de cuidado e atenção a essas questões, valorizar ações preservacionistas como princípio para a observação das normas que regulamentem as intervenções jurídicas.

Pensar sobre atitudes, valores e normas levam imediatamente à questão do comportamento. As atitudes, alvo da atenção educativa, são disposições pessoais que tendem a se expressar por meio de comportamentos. Entretanto, há que se considerar que inúmeros fatores interferem nessa expressão e um comportamento, em si, não reflete necessariamente a atitude de alguém. Tem-se, por vezes, no cotidiano, comportamentos incoerentes, contraditórios, distanciados das atitudes e valores que se acredita corretos. Isso significa que a ocorrência absoluta não existe, e na formação de atitudes vive-se um processo não-linear. Assim, o fato de duas crianças brigarem não significa que sejam violentas ou que estejam desenvolvendo a atitude da violência como traço de sua personalidade. Ou ainda, quando uma criança atravessa fora da faixa de pedestre, não se pode deduzir imediatamente que tenha uma atitude de desrespeito à legislação ou seu desconhecimento total.

Incluir explicitamente o ensino de valores e o desenvolvimento de atitudes no trabalho escolar não significa, portanto, tomar como alvo, como instrumento e como medida da ação pedagógica o controle de comportamento dos alunos, mas sim intervir de forma permanente e sistemática no desenvolvimento das atitudes. Apesar de ser um trabalho complexo, é necessário acompanhar de forma cuidadosa o processo dos alunos para compreender seus comportamentos no contexto amplo do desenvolvimento moral e social.

## 2. Trânsito: um novo olhar

Há agravantes que contribuem para uma compreensão equivocada acerca do tema, como o fato de relacioná-lo somente às pessoas que conduzem veículos automotores, ou ainda, de considerá-lo como um fenômeno exclusivo dos grandes centros urbanos.

Este enfoque reducionista impede pensar o trânsito de maneira abrangente, como objeto indissociável da vida de todas as pessoas: crianças, adolescentes, homens, mulheres. Pessoas que, conduzidas ou não, buscam diariamente atingir o objetivo de locomover-se no espaço público.

O direito de ir e vir, de ocupar o espaço público, de conviver socialmente neste espaço, são princípios fundamentais para compreender a dimensão do significado expresso na palavra trânsito. Tal abordagem amplia a visão sobre o trânsito, considerando-o como um processo histórico-social que envolve, principalmente, as relações estabelecidas entre as pessoas e o espaço, assim como as relações das pessoas entre si.

Nesse sentido, ao promover a implementação de projetos educacionais, ancorados sob um novo enfoque; fundamentados em princípios éticos, firmados na convivência social e no respeito mútuo, o DENATRAN contribui para assegurar o direito humano de ir e vir, de conviver e, sobretudo, de viver no espaço público.

O crescimento desordenado das cidades, o substancial aumento da população e da frota veicular, associados a fatores econômicos, familiares, profissionais etc., fizeram com que a cooperação cedesse à competição e ao conflito.

Comportamentos agressivos e violentos vêm tomando tamanhas proporções que se, desde a infância, as crianças não forem preparadas para desenvolver capacidades que lhes assegurem equilíbrio emocional, dificilmente conseguirão um bom relacionamento social.

O aumento da violência do trânsito e a drástica redução da qualidade de vida no meio urbano, conseqüência direta dos problemas de mobilidade e ordenamento, levaram o Brasil a ser signatário da Agenda 21 Mundial, que contempla, entre outros, preceitos para um novo modelo de desenvolvimento urbano e de transporte sustentável, implantando em políticas públicas noções de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável.

Vale lembrar que, um dos compromissos assumidos pelo Brasil, nas Conferências HABITAT II e RIO 92, baseia-se na construção de cidades sustentáveis, explicitando que para essa construção é necessária a utilização de: campanhas maciças pela imprensa, apoiando as iniciativas não governamentais e comunitárias de promoção do uso de transporte não motorizado, partilha de automóveis e aperfeiçoamento das medidas de segurança no trânsito, aumentar a consciência do público quanto aos efeitos que têm



sobre o meio ambiente os hábitos de transporte e viagem.

A necessidade da aquisição de valores éticos e de cidadania no trânsito, para a existência de cidades sustentáveis, requer a construção de espaços de mobilidade seguros e não poluídos.

Para tanto, o tema trânsito deve ser assumido como responsabilidade pública de zelo pela locomoção de pessoas e não somente de veículos, a fim de que a vida humana seja assegurada e priorizada em relação aos projetos de fluidez de veículos.

O Trânsito poderá, da mesma forma, inserir-se em todas as áreas curriculares, como é possível notar em simples exemplos:

- na Língua Portuguesa, a leitura e a interpretação de textos jornalísticos sobre o tema trarão diferentes elementos para debate;
- na Geografia, o estudo das diferentes paisagens que compõem os espaços rurais e urbanos provocará uma visão crítica e aprofundada em relação ao próprio município;
- na Matemática, a análise de indicadores de trânsito possibilitará a identificação de problemas no trânsito e a busca de soluções;
- na História, o reanimar de cenas do transitar humano reforçará a visão de que todas as pessoas são responsáveis pela construção da realidade;
- na Arte, o acesso a diferentes formas de expressão que abordam o Trânsito remeterá à exteriorização de sentimentos e de idéias ;
- nas Ciências Naturais, a reflexão sobre as relações entre Trânsito, ambiente, ser humano e tecnologia, favorecerá a integração ao ambiente e à cultura, oportunizando ações de respeito e de preservação do espaço público;
- na Educação Física, o desenvolvimento de habilidades corporais e de noções espaciais será imprescindível à compreensão da importância do ato da locomoção para a vida humana.

Cabe às autoridades reconhecer a necessidade de investir na formação inicial do professor para o trabalho com o Trânsito, promovendo materiais de ensino à distância, cursos, encontros, reuniões, seminários etc., a fim de informar e de promover momentos de debate sobre os princípios e os valores que nortearão a prática educativa, viabilizando o desenvolvimento de atividades ordenadas.

### 3. O Código Nacional de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe como inovação, as definições dos crimes de trânsito, definidas nos artigos 302 ao 312, e suas penas, algumas delas, inclusive, indo de encontro ao Código Penal Brasileiro, gerando muita controvérsia quanto à sua aplicabilidade e executoriedade. Um bom exemplo é ao analisarmos os crimes de lesão corporal culposa de natureza gravíssima (art. 303), omissão de socorro (art. 304) e afastar-se do local de acidentes para fugir de responsabilidade (art. 305), são crimes previstos no CTB com a mesma pena mínima de 6 meses, mas com potencial ofensivo diferente, ou seja, tratou desiguais de forma igualitária.

Outro bom exemplo, é o mesmo crime de lesão corporal culposa previsto no artigo 303, cuja pena prevista é de detenção de 3 meses a 2 anos, enquanto para o mesmo crime de forma dolosa no Código Penal está previsto de 3 meses a 1 ano. A diferença é que, no primeiro caso, não existe a intenção da produção do resultado, enquanto no segundo, a dolosa, existe a intenção, devendo portanto, ser a pena do artigo 303 do CTB menor que a prevista no Código Penal em seu artigo 129, o que não ocorre.

Apesar de o trânsito ser reconhecido como um problema social, de estar estampado diariamente em manchetes de jornais e de ser motivo para constantes debates, poucas escolas brasileiras trabalham com conteúdos pertinentes ao tema. Deste modo, transmitem conhecimentos superficiais, impossibilitando o aprofundamento sobre o tema.

Por estes, entre outros motivos, torna-se primordial que o DENATRAN adote medidas capazes de propiciar a compreensão do significado expresso na palavra trânsito, considerando-o como parte integrante da vida das pessoas. Isto porque, a despeito das diferentes realidades brasileiras, todos têm direito ao trânsito seguro.

#### 3.1 Condições atuais do trânsito e do transporte no país

##### a) Crescimento urbano e da frota de veículos

O Brasil possuía, em 1995, uma população de 152 milhões de pessoas, sendo que cerca de 120 milhões (79%) moravam em áreas urbanas. O crescimento da população urbana continua e estima-se que esta proporção atingirá 90% em 2010.



Nas áreas urbanas, o percurso a pé e o uso do ônibus constituem as formas dominantes de deslocamento. Estima-se que haja em operação cerca de 90.000 ônibus, transportando 50 milhões de passageiros por dia. Existem 12 sistemas ferroviários ou metroviários em operação, a maioria em grandes cidades ou regiões metropolitanas, servindo cerca de 5,0 milhões de passageiros diariamente. Nas cidades de renda média mais alta, como no sudeste e sul do país, o automóvel particular atende grande parte das viagens motorizadas (50% delas, no caso da Região Metropolitana de São Paulo) (CMSP, 1997).

A indústria automotiva brasileira é composta por várias empresas multinacionais e nacionais montadoras e de autopeças, que vêm produzindo anualmente entre 1,3 e 1,8 milhão de veículos. Os automóveis correspondem a mais de 80% da produção (Anfavea, 1997), sendo que a maioria é movida a gasolina (99%).

O número de veículos no país tem crescido rapidamente nas últimas décadas: de 430.000 em 1950, o número aumentou para 3,1 milhões em 1970, chegando a 25 milhões em 1995 (tabela 1). Estima-se que a frota atual esteja em torno de 29 milhões de veículos.

Tabela 1: Brasil – mudança na população e no número de veículos, 1950-1995.

Ano	Veículos (1)	População (milhões) total urbana % urbana	Hab/veículo
1950	426.621	51.937 18.782 36	122
1960	987.613	70.991 31.303 44	72
1970	3.111.890	93.139 52.084 56	30
1980	10.731.695	119.099 80.436 68	11
1990	15.932.848	143.395 110.990 77	9
1995	25.336.260	152.374 120.350 79	6

Fonte: Ministério dos Transportes (1970 e 1990) para dados de veículos e IBGE (1996) para dados de população.

O aumento do número de veículos e da população levou a elevações expressivas do número de passageiros transportados por meios rodoviários (50% entre 1986 e 1996) (Geipot, 1997).

Estas mudanças recentes estão ligadas a características específicas do processo econômico do país. O Brasil tem uma das piores distribuições de

renda entre os países em desenvolvimento e enfrentou, nas últimas décadas, elevadas taxas de inflação. A queda na inflação, a partir de 1995, levou a uma estabilização econômica com impacto imediato na demanda de bens, principalmente entre as camadas de renda mais baixa que tinham sofrido muitas desvantagens no período inflacionário. A estabilidade criou as condições para um novo ciclo de crescimento da indústria automobilística e a classe média sentiu-se segura para adquirir veículos novos, devido à flexibilização das formas de pagamento, como prestações mensais relativamente baixas. O fim das barreiras à importação deu início ao rápido crescimento da frota de automóveis estrangeiros adquiridos pelas camadas sociais de alto poder aquisitivo. Como resultado destes fatores, a frota de automóveis começou a crescer rapidamente. Paralelamente, passou-se a verificar uma queda no uso do transporte público, conforme detalhado à frente.

A tendência do crescimento da população urbana e da frota de veículos pode agravar mais ainda a situação. Imaginando-se um crescimento anual de 2% a 3% da população urbana e de 4% da frota de veículos, pode-se estimar que até o ano 2010 poderão ser acrescentados cerca de 50 milhões de habitantes às áreas urbanas e 20 milhões de veículos à frota nacional. Imaginando-se também um aumento da renda média, ocorrerá um aumento da mobilidade média, com mais deslocamentos sendo feitos por cada pessoa. O grande desafio é como acomodar, com qualidade e eficiência, estes contingentes populacionais adicionais e os deslocamentos que eles farão, considerando que o aumento da frota de automóveis, de seu uso e da mobilidade tendem a agravar os problemas de congestionamento, poluição e acidentes.

#### b) A questão institucional e urbana

A responsabilidade institucional sobre as questões de trânsito e transporte no Brasil está dividida entre os três níveis de governo – federal, estadual e municipal – dependendo das características da infra-estrutura e dos modos de transporte. No caso do transporte, o governo federal é responsável pelos aeroportos e portos, pelo sistema federal de ferrovias e pelo sistema federal de rodovias (embora parte destes sistemas já foi ou está sendo transferida para o nível estadual); ele também controla o sistema de transporte interestadual, rodoviário e ferroviário. Os governos estaduais são responsáveis pelas rodovias e ferrovias estaduais, pelo sistema de ônibus intermunicipal e de longo percurso e pelo transporte metropolitano. Os governos municipais são responsáveis pelo transporte público e pelo trânsito dentro dos seus limites geográficos. A União tem a prerrogativa constitucional de legislar sobre transporte e trânsito, cabendo



aos demais níveis de governo a regulamentação nas suas áreas de competência.

Ao lado das atividades administrativas de licenciamento de veículos e habilitação de condutores – que permanecem no âmbito estadual com o novo CTB – cada DETRAN era responsável pelo planejamento, operação e fiscalização do trânsito em todas as cidades do seu estado, funções que agora passaram para o âmbito municipal, à exceção do policiamento ostensivo – que é prerrogativa da Polícia Militar – e da vistoria de segurança dos veículos. Os DER foram e continuam sendo responsáveis pelo planejamento, operação e fiscalização das rodovias estaduais, esta última em conjunto com a Polícia Militar Rodoviária.

A maioria das cidades tem um departamento de transporte, trânsito ou vias públicas, mas raramente tem um departamento de urbanismo. O crescimento urbano ocorre praticamente sem controle, com regulamentações sobre o uso e a ocupação do solo precárias ou inexistentes, guiado mais de acordo com as leis do mercado referentes ao valor da terra e aos níveis relativos de acessibilidade entre as regiões urbanas. Nas grandes cidades, as áreas centrais têm toda sorte de usos e ocupações irregulares do solo feitas pelos setores de renda alta e média, principalmente no que diz respeito à transformação de edificações residenciais em comerciais; por outro lado, as áreas periféricas são ocupadas por setores de renda baixa, com deficiência na oferta de escolas, hospitais e transporte público e geralmente levando a graves problemas ambientais relativos à erosão do solo, coleta de esgotos e de lixo e de saneamento público geral.

As autoridades locais normalmente não se prepararam para ter meios efetivos de fiscalização e não podem evitar estas conseqüências; na realidade, a anistia a estas ocupações irregulares é freqüente, resultando de pressões tanto dos setores de renda alta, quanto dos de renda baixa. Outra conseqüência desta forma de desenvolvimento urbano é que ainda existe pouco controle sobre o crescimento e o uso da cidade, o que leva a maiores distâncias de transporte e ineficiência energética.

As políticas de transporte e trânsito raramente são coordenadas. Nas cidades muito pequenas – nas quais não há transporte público –, as autoridades locais limitam suas atividades à pavimentação de vias e à colocação de uma quantidade mínima de sinais de trânsito. Nas cidades médias, o transporte público é normalmente tratado diretamente pelo prefeito e seu pessoal técnico mais próximo. No entanto, estas atividades são normalmente feitas separadamente daquelas relativas ao trânsito, que geralmente estão incluídas em um conjunto de atividades relacionadas ao sistema viário. Nas grandes cidades, a maior

complexidade dos problemas de transporte e trânsito tende a gerar um enfoque mais coordenado entre as duas áreas, todavia este enfoque ainda é deficiente e desvinculado das áreas responsáveis pelos investimentos no sistema viário.

A participação da comunidade na discussão e proposição de ações ainda é rara como comprometimento formal no relacionamento cotidiano entre governo e sociedade, embora tenha havido um grande crescimento desta relação na última década. O crescimento está ligado tanto ao agravamento da questão ambiental, quanto ao fortalecimento da democracia brasileira. Atualmente, um grande número de órgãos governamentais está comprometido com este relacionamento, principalmente no caso dos projetos com impactos ambientais importantes. Este tipo de comportamento surgiu como parte de um movimento político para maior controle das ações governamentais e foi reforçado pelas novas leis ambientais, principalmente a obrigatoriedade da realização de estudos de impacto ambiental para obter-se a aprovação de um projeto de transporte e trânsito.

Por último, é necessário ressaltar que houve falta de interesse por parte dos governos anteriores, ao não dotarem de recursos humanos e orçamentários os organismos estaduais e federais para que executassem suas funções, principalmente as de operação, fiscalização, patrulhamento e policiamento ostensivo. A cidadania foi desrespeitada de várias formas, seja pela ausência de investimentos adequados na qualidade e na segurança da circulação de pessoas e mercadorias, seja pelo fato dos estados não terem garantido aos seus Cetrans as condições mínimas para que os recursos interpostos pelos cidadãos em respeito a autuações fossem adequadamente considerados.

#### c) A questão econômico-financeira

Um dos principais fatores para conseguir a estruturação do transporte urbano no Brasil é a reorganização das fontes de financiamento e investimento. Quatro grandes obstáculos podem ser identificados.

Inicialmente, a crise fiscal do Estado, que tem limitado os recursos aplicados no transporte urbano, principalmente nos sistemas de grande capacidade. Os recursos aplicados pelo governo federal no transporte urbano nos últimos anos provêm de três fontes principais: do orçamento geral da União (OGU), do BNDES e da Agência Especial de Financiamento Industrial – FINAME (Lima, 1998). No âmbito estadual, os investimentos em trânsito foram feitos a partir de dotações orçamentárias ligadas aos DETRAN e aos DER, respectivamente nas áreas urbanas e nas rodovias, que na maior parte



dos casos foram insuficientes para tratar dos problemas dos seus respectivos estados. No âmbito municipal, os investimentos limitaram-se à instalação de sinalização em algumas cidades e de investimentos de maior porte naquelas em que o processo de municipalização foi antecipado (Brasiliense, 1998).

Em segundo lugar, a enorme dependência dos municípios em relação a fontes externas de recurso. Na média dos municípios brasileiros, só 32% dos recursos são próprios, sendo 64% provenientes de transferências e 4% de operações de crédito. Dentre os recursos internos, o ISS – Imposto sobre serviços e o IPTU – Imposto sobre propriedade territorial urbana representam a maior parte (17%). Dentre as transferências, o ICMS e o Fundo de Participação dos Municípios detêm as maiores parcelas (49%) (Kahir, 1999). Deve-se observar ainda que a propriedade privada individual (imóveis e veículos) contribui com apenas 7,4% e 3,4% da arrecadação municipal.

#### d) A qualidade do transporte urbano

As maiores cidades brasileiras, assim como muitas grandes cidades de países em desenvolvimento, foram adaptadas, nas últimas décadas, para o uso eficiente do automóvel. O sistema viário foi adaptado e ampliado e foram criados órgãos governamentais responsáveis pela garantia de boas condições de fluidez. Este processo ocorreu paralelamente à grande ampliação da frota de automóveis, que aparecem como única alternativa eficiente de transporte para as pessoas que têm melhores condições financeiras. Formou-se, assim, uma cultura do automóvel, que drenou muitos recursos para o atendimento de suas necessidades. Paralelamente, os sistemas de transporte público, apesar de alguns investimentos importantes em locais específicos, permaneceram insuficientes para atender à demanda crescente, e têm vivenciado crises cíclicas ligadas principalmente à incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas, bem como às deficiências na gestão e na operação. Adicionalmente, experimentaram um declínio na sua importância, na sua eficiência e na sua confiabilidade junto ao público, tornando-se um “mal necessário” para aqueles que não podem dispor do automóvel. Conseqüentemente, formou-se no país uma separação clara entre aqueles que têm acesso ao automóvel e aqueles que dependem do transporte público, refletindo, na prática, as grandes disparidades sociais e econômicas da nossa sociedade. Enquanto uma parcela reduzida desfruta de melhores condições de transporte, a maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade.

e) A qualidade no trânsito

À medida em que foi aumentando o número de veículos em circulação no país, agravaram-se continuamente as condições de trânsito nas cidades. O Brasil, nas últimas décadas, foi paulatinamente se colocando entre os campeões mundiais de acidentes de trânsito, como reflexo da desorganização do trânsito, da deficiência geral da fiscalização sobre as condições dos veículos e sobre o comportamento dos usuários, e da impunidade dos infratores. A precariedade da atuação também se manifesta na inexistência de dados confiáveis sobre as condições de trânsito no país, especialmente no tocante ao registro de acidentes de trânsito, reconhecidamente deficiente e distante da realidade.

Paralelamente, o descontrole sobre o trânsito estimulou a ocorrência de situações crônicas de congestionamento, com elevação dos tempos de viagem e redução da produtividade das atividades urbanas. O impacto desta restrição de mobilidade e acessibilidade sobre a economia é enorme. Nas dez cidades pesquisadas no estudo IPEA/ANTP (1998), estima-se que os gastos excessivos resultantes do congestionamento severo (quando a capacidade das vias está esgotada) atingem a cifra de R\$ 450 milhões por ano. Caso as demais cidades médias e grandes brasileiras sejam incluídas, este valor sobe para a casa de vários bilhões de reais anuais, sem contar as perdas devidas aos acidentes de trânsito (que também se estima em vários bilhões de reais por ano).

g) Os acidentes de trânsito.

O Brasil apresenta índices elevadíssimos de acidentes de trânsito – dentre os maiores do mundo – dada a incompatibilidade entre o ambiente construído das cidades, o comportamento dos motoristas, o grande movimento de pedestres sob condições inseguras, e a precariedade da educação e da fiscalização do trânsito. O Departamento Nacional de Trânsito registrou em 1997 mais de 30 mil mortes no trânsito do país, e cerca de 260 mil feridos. Estes números podem ser considerados subestimados, frente ao subregistro e à ocorrência de mortes após o acidente. O custo global pode ser estimado em vários bilhões de reais por ano, sem contar os prejuízos causados aos que adquirem deficiências físicas permanentes (tabela 2). Nas grandes capitais, o maior número de óbitos ocorre entre os pedestres – em Belo Horizonte perto de 80%, em São Paulo 60% – atestando a violência do trânsito brasileiro. Os índices médios verificados em grandes cidades brasileiras são muito superiores aos de cidades de países desenvolvidos (tabela 3).

Tabela 2: Acidentes de trânsito no Brasil, 1997.

<b>Tipo</b>	<b>Número/ano</b>	<b>Número/dia</b>
Acidentes c/ vítimas	215.287	589
Feridos	266.925	731
Mortos	30.430	83
Veículos envolvidos	135.242	----

Fonte: DENATRAN, 1998.

Tabela 3: Índices de acidentes em áreas urbanas, Brasil e exterior, 1997

<b>Cidade</b>	<b>Mortos/10.000 veículos</b>
Belém	18,9
Manaus	18,1
Salvador	8,3
Recife	8,1
Belo Horizonte	6,2
Brasília	5,2
Rio de Janeiro	4,8
São Paulo	4,3
Nova Iorque	1,6
Tokyo	1,1

Fonte: DENATRAN, 1998 para cidades Brasileiras e CET, (1992 e 1997) para cidades de outros países.

### 3.2 A nova relação Estado-sociedade

Duas modificações do novo CTB são especialmente importantes: a responsabilização dos órgãos públicos pela segurança na circulação de pedestres e veículos e a possibilidade de maior interação Estado - sociedade.

Quanto ao primeiro item, o código estabelece claramente que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito” (artigo 1, § 2). O mesmo artigo enfatiza a responsabilidade, ao afirmar

que os “órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito respondem... por danos causados ao cidadão em virtude de ação, omissão ou erro na manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”. O código ainda afirma que os órgãos de trânsito respondem pela falta, insuficiência ou incorreta colocação da sinalização (artigo 90, § 1). Todas estas determinações deixam clara uma mudança profunda nas relações entre governo e sociedade: as pessoas têm o direito de circular em segurança e os órgãos responsáveis pelo trânsito podem ser processados se não assegurarem este direito.

Quanto ao segundo item, o novo código tem um capítulo dedicado ao cidadão, em que se estabelece o direito de solicitação de esclarecimentos e projetos e a obrigatoriedade de resposta (artigos 72 e 73).

### 3.3 A nova divisão de responsabilidades

O Novo CTB definiu que as atribuições relativas ao trânsito serão divididas entre os três níveis de governo. No nível federal, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) são, respectivamente, os órgãos normativo e executivo máximos da União com poderes exclusivos sobre a legislação de trânsito no país. No nível estadual, os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) continuam responsáveis pelos procedimentos de habilitação de condutores e licenciamento de veículos, sendo também responsáveis pela fiscalização das infrações referentes a estas áreas; os Departamentos de Estradas de Rodagem (DER) são responsáveis pelo planejamento, operação e fiscalização do trânsito nas rodovias sob sua jurisdição. No âmbito municipal, os municípios passam a ter participação legal, sendo responsáveis pelo planejamento, operação e fiscalização (de itens específicos) do seu trânsito.

### 3.4 A obrigatoriedade da educação continuada para o trânsito

O novo código trata o tema da educação como essencial para mudar as condições do trânsito brasileiro. A educação é abordada sob vários ângulos. Inicialmente, é definida como um direito das pessoas e um dever do Estado (artigo 74) e é tornada obrigatória para os níveis de ensino de 1º, 2º e 3º graus (artigo 76), com prazo determinado para que o currículo mínimo seja sugerido no início da vigência do código (artigo 315). O código determina também que



os órgãos e entidades tenham coordenadorias de educação de trânsito e que sejam organizadas escolas de trânsito (artigo 74). Ele determina que 5% do valor das multas e 10% do valor dos Seguros Obrigatórios (DPVAT) sejam aplicados em programas de segurança e educação. A divulgação de programas especiais é tornada obrigatória nos meios de comunicação (artigo 75) e os fabricantes e revendedores de veículos ficam obrigados a fornecer aos compradores material especial sobre legislação e segurança de trânsito (artigo 338).

### 3.5 Os novos requisitos de habilitação

O novo código estabelece que a habilitação de condutores se dará em duas etapas. Após a aprovação nos exames, o candidato recebe uma Permissão para Dirigir, válida por um ano. Caso neste período ele não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, nem seja reincidente em infração leve, poderá receber a Carteira Nacional de Habilitação definitiva (artigo 148). Paralelamente, o novo código exige que no processo de habilitação sejam incluídos os temas referentes aos primeiros socorros e à direção defensiva (artigos 147 e 148).

### 3.6 Os novos requisitos de qualidade dos veículos

O código determina que os veículos automotores devem passar por vistorias periódicas, a respeito das suas condições de segurança e de emissão de poluentes e ruídos (artigo 104). A concessão do licenciamento é condicionada à aprovação nestes testes (artigo 131).

### 3.7 O respeito à cidadania

O novo código estabelece vários procedimentos que garantem amplo direito de defesa ao cidadão que for notificado sobre a ocorrência de uma infração de trânsito. Inicialmente, a autoridade de trânsito deve enviar a notificação em um prazo máximo de 30 dias, caso contrário a notificação perde validade e a infração não pode ser computada. Recebida a notificação, o cidadão pode interpor recurso junto a dois órgãos – a JARI e o CETRAN – que deverão avaliar sua validade. Este procedimento impede as grandes surpresas no licenciamento, quando apareciam “multas” absolutamente desconhecidas, sem qualquer possibilidade de defesa.

### 3.8 A atribuição de penalidades aos infratores

O novo código introduz penas administrativas mais severas e penas pecuniárias mais altas para as infrações (artigos 256 a 258) e define uma série de crimes de trânsito, que receberão as maiores punições (artigos 302 a 312). O texto torna obrigatório o teste de alcoolemia quando há suspeita de direção embriagada (artigo 277). O Código cria, ainda, o sistema de pontuação, pelo qual a pessoa que somar um certo número de pontos decorrente de infrações de trânsito sofre penas mais graves (artigo 259).

### 3.9 A utilização dos recursos das multas

O código estabelece que os recursos das multas só poderão ser aplicados em programas e projetos de trânsito (artigo 320). Estabelece dois sistemas de âmbito nacional, o Registro Nacional de Veículos automotores (RENAVAM) e o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH), que têm o objetivo de permitir o controle nacional de veículos e condutores, essencial para os objetivos do novo texto legal.

Estas inovações, somadas às obrigações legais que permaneceram do código anterior, implicam em um conjunto de obrigações para todos os membros do Sistema Nacional de Trânsito. As referidas obrigações estão resumidas nos quadros 1, 2 e 3 a seguir. Deve-se ressaltar que todos os órgãos federais, estaduais e municipais têm a obrigação de aplicar recursos de multas em projetos de trânsito.

#### a) As principais implicações para o governo federal.

No nível federal, os órgãos com atribuições são o CONTRAN, o DENATRAN, a Polícia Rodoviária Federal e o DNER.

Quadro 1: resumo das principais obrigações dos órgãos federais

Órgão	Área	Obrigações
CONTRAN	Legal Institucional Técnica	Definir normas gerais do CTB Definir normas sobre infrações e multas Definir normas de habilitação de condutores e o licenciamento de veículos Definir normas sobre a sinalização de trânsito Definir diretrizes dos Cetrans e das Jaris Estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito Coordenar as atividades do Sistema Nacional de Trânsito Criar Câmaras Temáticas
DENATRAN	Institucional Legal Técnica Financeira	Supervisionar e controlar a execução da Política e do Programa Nacional de Trânsito Expedir a CNH e documentos afins mediante delegação aos órgãos dos Estados e do Distrito Federal Organizar e manter o RENACH e o RENAAM, informando os órgãos estaduais e municipais Assumir funções dos órgãos estaduais quando comprovada deficiência por sindicância Promover ações de combate à violência do trânsito Promover programas de educação de trânsito Estudar alterações na sinalização de trânsito Promover encontros e congressos técnicos Promover programas de formação e treinamento Supervisionar projetos e programas em todas as áreas Estabelecer procedimentos para a habilitação de condutores e o licenciamento de veículos Organizar estatísticas nacionais sobre trânsito Elaborar normas de segurança veicular Administrar o Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito
DNER	Institucional Técnica	Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito Planejar e operar o trânsito nas rodovias federais Implantar e operar o sistema de sinalização Coletar dados estatísticos Executar a fiscalização de trânsito Fiscalizar e emissão de poluentes e o nível de ruído
Pol Rod Federal	Institucional Legal	Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito Fiscalizar o trânsito Realizar o patrulhamento ostensivo Aplicar e arrecadar multas Coletar dados estatísticos

b) As principais implicações para os governos estaduais

No nível estadual, os órgãos com competências e atribuições são o DETRAN, o DER, o CETRAN, a Polícia Militar e a JARI.

Quadro 2: resumo das obrigações e necessidades dos órgãos estaduais

Órgão	Área	Obrigação
DETRAN	Legal Institucional Técnica	Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito Realizar e controlar a habilitação de condutores e o licenciamento de veículos Estabelecer com a PM as diretrizes do policiamento ostensivo de trânsito Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito Vistoriar as condições de segurança dos veículos Coletar dados estatísticos
DER	Institucional Técnica	Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito Planejar e operar o trânsito nas rodovias federais Implantar e operar o sistema de sinalização Coletar dados estatísticos Executar a fiscalização de trânsito Fiscalizar e emissão de poluentes e o nível de ruído
CETRAN	Legal Institucional	Responder a consultas sobre legislação Acompanhar as atividades técnicas e administrativas de trânsito no estado Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito
Polícia Militar	Legal	Executar a fiscalização de trânsito mediante convênio, como agente do órgão ou entidade executiva
JARI	Legal	Julgar recursos dos cidadãos

c) As principais implicações para os municípios.

No nível municipal, a responsabilidade cabe aos órgãos ou entidades executivos municipais, conforme resumo do quadro 3.

Quadro 3: resumo das obrigações e necessidades dos municípios

Órgão	Área	Obrigações
Secretaria ou órgão municipal	Legal	Assegurar direito ao trânsito em condições seguras Responder às solicitações dos cidadãos Participar de programas nacionais
	Institucional	Organizar órgão ou entidade municipal de trânsito Organizar fiscalização Organizar sistema de compensação de multas Organizar a JARI Organizar coordenadorias e escolas de educação de trânsito
	Financeira	Aplicar recursos das multas em projetos de trânsito Repassar 5% das multas para programas nacionais Apoiar financeiramente o CETRAN e a JARI
	Técnica	Planejar, organizar e operar o trânsito Responsabilizar-se pela sinalização de trânsito Controlar obras na via pública Controlar circulação de veículos especiais Controlar instalação de pólos geradores

## Conclusões

Transitar nunca foi tarefa fácil. A história mostra que em todos os tempos, as pessoas enfrentaram grandes desafios e dificuldades para atingir o objetivo de locomover-se, de ir e vir. Porém, o ritmo acelerado da vida cotidiana nos dias atuais tem alterado o comportamento e o relacionamento entre as pessoas. Os problemas socioculturais, especialmente da vida urbana moderna têm alterado valores até então consagrados como o respeito, a cooperação, a ética.

O crescimento desordenado das cidades, o substancial aumento da população e da frota veicular, associados a fatores econômicos, familiares, profissionais etc., fizeram com que a cooperação cedesse à competição e ao conflito.

Especialistas afirmam que o trânsito transformou-se em uma das válvulas de escape das pessoas estressadas e que esse estresse pode ter origem no próprio trânsito ou fora dele. De acordo com pesquisas, uma pessoa estressada tem quatro vezes mais chance de provocar um acidente no trânsito e aqueles que não têm controle emocional podem utilizar o veículo como uma arma.

Comportamentos agressivos e violentos vêm tomando tamanhas proporções que se, desde a infância, as crianças não forem preparadas para desenvolver capacidades que lhes assegurem equilíbrio emocional, dificilmente conseguirão um bom relacionamento social.

Motorista, pedestre, passageiro, ciclista, motociclista. Quando a pessoa ocupa qualquer um desses papéis e encontra-se em conflito, age sob tensão, gerando sérios problemas no trânsito. Assim, por mais que conheça as leis e as normas para transitar, comete erros que podem comprometer sua vida e a vida de outros. O rigor das leis pode auxiliar para a diminuição dos índices de violência, mas somente isso não é suficiente para produzir mudanças significativas no comportamento humano.

Finalmente, em Perelman, o Direito é pensado à luz da teoria da argumentação e, como consequência, novos paradigmas limitativos à cognição do Direito são estabelecidos. Este breve estudo mostra, portanto, como se reveste de relevância refletir o Direito enquanto ciência, neste caso, uma ciência social, na medida em que a evolução do pensamento jurídico está inevitavelmente atrelada à evolução do pensamento humano, bem como de suas atividades e atitudes sociais, a despeito do eterno e dialético conflito existente entre as novas idéias que se impõem e a resistência da ordem jurídica estabelecida.

## **Bibliografia**

DURKHEIM, E. *Lições de sociologia: a moral, o direito e o estado*. São Paulo: Edusp, 1983.

ENGLISH, Karl. *Introdução ao pensamento jurídico*. Trad. João Baptista Machado. 7. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

FERRAZ Jr., Tércio Sampaio. *Introdução ao estudo do Direito*. 2. ed. São Paulo, 1994.

GIORGI, Beatriz Di; CAMPILONGO, Celso Fernandes; PIOVESAN, Flávia. *Direito cidadania e justiça: ensaios sobre lógica, interpretação, teoria, sociologia e filosofia jurídicas*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995.

MOSCA, J. J.; AGUIRRE, L. P. *Direitos humanos (pautas para uma educação libertadora)*. Petrópolis: Vozes, 1990.

