



***EDUCAR PARA O
TRÂNSITO***

EXPEDIENTE

Pesquisa e Revisão

Carlos B. Bruns
Celso A. Mariano
César B. Bruns
Elaine Sizilo
Mariana L. Czerwonka
Ruclécia Sottomaior
Walny Vieira

Capa

Silvia Fraiz

Diagramação

Ruclécia Sottomaior
Silvia Fraiz

FICHA CATALOGRÁFICA

Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente
Curitiba: TECNODATA, 2006. 30P: il.col. ; 21 cm.

1. Trânsito - Legislação Brasil. 2. Trânsito- Sinais e sinalização - Brasil
3. Motoristas - Educação. I. Bruns, César B. II. TECNODATA.

CDD (20ª ed.)
388.31

Dados internacionais de catalogação na publicação
Bibliotecária responsável: Mara Rejane Vicente Teixeira

EDUCAR PARA O

TRÂNSITO

Observem duas imagens:

Numa estradinha de terra batida numa fazenda do interior, uma estrutura barulhenta de carro de bois passa a menos de 5 quilômetros por hora, produzindo um ranger quase sonolento provocado pelo atrito entre a roda de madeira e o eixo de apoio.



Em uma moderna ferrovia, rodas velozes transportam milhares de pessoas.



Mais depressa, mais devagar, milhões de rodas, pequenas ou grandes, funcionam em todo o mundo, transformando a vida em movimento.

Um dos principais indicadores do progresso consumista de um país costuma ser medido pela facilidade com que seus habitantes podem se locomover e transportar os produtos de seu trabalho ou para seu consumo.

Um pouco de matemática ajudará a explicar uma façanha. Um homem adulto e treinado percorre num dia de caminhada, cerca de 30 quilômetros, e a carga máxima que consegue carregar é cerca de 40 quilos, além do seu próprio peso. Com a domesticação de animais, por volta de 5.000 a.C., a capacidade de carga no lombo de bestas aumentou para 100 quilos. A tração animal aumentou ainda mais a capacidade de carga para 1.200 quilos puxados por uma carreira de bois. Acredita-se que os egípcios usaram de artifícios como grandes roletes de madeira para transportar por quilômetros, os enormes blocos de granito e de pedra para a construção das pirâmides, inventando também o que se chama hoje de rota de transportes, ou simplesmente estradas.



EM OUTRAS PALAVRAS: QUANTAS RODAS ESSE PAÍS FAZ GIRAR E COM QUAL RAPIDEZ?

A diferença que a roda, considerada como sendo o maior invento fundamental da história, trouxe para o destino humano é incalculável.

Sem a roda, o homem não teria ido longe. As quatro principais fontes de energia que o homem utiliza para sua existência são eficientes com rodas: a água, a energia elétrica, o animal e o vento.

O simples carrinho, inventado pelos chineses a cerca de 200 a.C., conduz sete vezes mais carga e passageiros do que o ombro humano. A bicicleta, criada na França em 1645, permitia velocidades até três vezes maiores que a de um homem caminhando pausadamente.

Além de revolucionar os meios de transporte, a roda possibilitou outro grande salto tecnológico – o movimento.

O cinema mostrou toda a força dessa invenção no lendário filme “Tempos Modernos”, de 1936, brilhantemente estrelado por Charlie Chaplin. Daquela época até os dias atuais, a roda nunca mais parou de movimentar a humanidade.



A partir da invenção da roda, o homem passou a utilizar máquinas, seja por comodidade, pela rapidez nos deslocamentos, por status social adquirido juntamente com o veículo, seja por qualquer outra característica de status que a máquina lhe confere.

Até mesmo em situações em que não é necessária a utilização dessa verdadeira carapaça humana, o que vemos é uma espécie de simbiose entre o homem e a máquina.

No trânsito, a competição e o individualismo podem gerar sentimentos de medo ou raiva: a proximidade de um outro cidadão (motorista, pedestre, etc), compartilhando o mesmo espaço urbano é percebida como ameaça ou obstáculo.

TORNA-SE, DESSE MODO UM TRANSTORNO PARA O HOMEM VIVER NAS CIDADES!

Educar para o Trânsito possibilita intervir nessa situação, procurando desenvolver ações geradoras de melhor qualidade de vida e mais segurança, com atitudes cooperativas no trânsito.

Um ambiente educacional deve propiciar a confrontação de pontos de vista divergentes, de concepções diferentes a respeito de uma mesma situação ou tarefa.

Segundo PIAGET, assim é possível produzir conflitos sócio-cognitivos, mobilizando e forçando reestruturações intelectuais e, com isso, o progresso intelectual e emocional, pois a confrontação de idéias não significa uma competição, mas a exposição de pontos de vista divergentes - multidiversidade.

Quando o ambiente educacional é do tipo cooperativo, o nível de rendimento e a produtividade dos alunos são melhores, os alunos trabalham em grupo, são levados a refletir sobre o pensamento dos outros, respeitando-se, ajudando-se e trocando informações. É muito difícil educar crianças numa sociedade competitiva.

Devemos chamar a atenção para o fato de que se vive num mundo de competição, mas capacitar para fazer uma coisa mais difícil do que competir: **solidarizar**.

Desta forma, as estratégias e os materiais da Educação para o Trânsito são elaborados para a utilização em grupo pois, nos trabalhos em equipe, cada indivíduo tem uma parcela de autoridade e condições para a formação do mecanismo social de respeito mútuo, de troca de informações e pontos de vista, que é a base da cooperação.

Ao favorecer as relações sociais, o aluno terá a oportunidade de perceber que sua qualidade de vida depende da sua atitude no trânsito.

Com o tema trânsito, há múltiplas possibilidades para o professor exemplificar o valor de uma relação cooperativa. Ele deverá, porém, sempre estender esta relação para todas as áreas.

Na nossa sociedade, existe um senso comum de que a competição é necessária para estimular o progresso. No entanto, quando estendida ao trânsito, ela gera conflito e desrespeito. Assim, a Educação deve desenvolver atitudes cooperativas e fazer com que esses conceitos sejam aplicados ao viver social, remetendo a uma nova visão das questões complexas do comportamento do homem no trânsito.



Para tanto, o grupo deve ser aberto, flexível, construído sobre a motivação e os interesses de seus integrantes.

O processo de construção coletiva de conhecimentos se dá de forma dinâmica.

O educador pode dar o exemplo, praticando um conhecimento não competitivo e, nas relações, dando o exemplo, sendo solidário e respeitando as diferenças.

A visão ideal deve ter como princípio que tudo e todos interagem e complementam-se, visando um funcionamento equânime. As relações sociais dependem desta organização flexível e dinâmica.

A educação pode desempenhar uma tarefa importante neste processo: o papel atualmente atribuído à escola é o de formar cidadãos capazes intelectualmente, com habilidades profissionais específicas, treinados a conviver com o mundo, a adaptar-se e a atuar segundo regras vigentes.

O ensino tomou o lugar da educação, visto que essa é intrinsecamente integradora e ampla.

A ineficiência da educação atual gerou e alimenta uma dinâmica social

VIOLENTA E DESESTRUTURADA.



A Educação, portanto, deve criar condições para que o aluno construa seu conhecimento, crie, questione e exerça suas potencialidades e sua competência natural para a convivência colaborativa, levando em conta cultura, sentimentos e valores.

A palavra **Educar** se origina do latim “educare”, que significa instruir, transmitir conhecimentos, aculturar.

O trabalho que se propõe com a inclusão da educação para o trânsito deve acontecer justamente dessa forma contínua e interligada. As temáticas utilizadas interrelacionem-se nos diversos momentos do processo, pois o trânsito, como outras situações do cotidiano, é composto por diversos elementos que estão inter-relacionados.

Deve-se sensibilizar cada um a ver-se como parte de um processo, cujo sentimento de unidade contém as potencialidades para uma ação ética.

Assim, cada pessoa passa a agir como parte do conjunto e integrada, sem que a diversidade gere sectarismo e sim inclusão na sociedade da qual faz parte.

É no processo de transformação interior que residem as dificuldades e o sucesso do processo.

O desenvolvimento que vem da tomada de consciência desses problemas gera a mudança de comportamento, em que a pessoa torna-se mais verdadeira em relação a si mesma, percebendo a vida de forma não fragmentada, mas sim compreensiva e cooperativa.

De acordo com o Art. 74, do CTB: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Educar para o trânsito é, antes de qualquer coisa, a transformação de posturas adquiridas ao longo dos anos, mas para isso é preciso entender o trânsito por completo.

A situação atual do trânsito é um problema de educação, tanto do motorista quanto do pedestre.

É necessário disseminar as regras de trânsito nas escolas, uma vez que os alunos todos são pedestres e em sua maioria, irão conduzir automóveis no futuro. Na infância, torna-se mais fácil a aceitação de ensinamentos e condutas.

De acordo com o Art. 74, do CTB:
“A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Educar para o trânsito é, antes de qualquer coisa, a transformação de posturas adquiridas ao longo dos anos mas, para isso, é preciso entender o trânsito por completo.

O QUE É TRÂNSITO?

Esta pergunta leva, invariavelmente, a uma resposta simples, reduzida, inadequada e equivocada: “Trânsito é: o Motorista, o Automóvel e o Acidente”. A imensa maioria das pessoas apresentaria esta resposta, se questionada sem muito tempo para pensar e responder. É isso o que se verifica no senso comum da população. Mas trânsito é muito mais do que isso. A palavra trânsito pede que nos reportemos ao “inalienável direito de ir e vir”, princípio básico da mobilidade.

É preciso lembrar que o Brasil é um país cujos cidadãos se locomovem utilizando canoas, bicicletas, jegues, ônibus, lotação, moto-taxi ou até mesmo helicópteros. Não usamos apenas o automóvel. Mas, nem todos têm avião, barco ou carro. Alguns nem sequer têm dinheiro para o transporte coletivo. Um número espetacular de pessoas desloca-se apenas a pé e não nos damos conta que o pedestre faz parte do trânsito.

“§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” (Art 1 do CTB)

“O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos,- é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. “ (Vasconcelos, 1985).

Nosso “modelo rodoviário” de mobilidade explica, em parte, porque temos uma visão limitada do que é trânsito. É fundamental, para uma análise consistente deste assunto, lembrar que tudo o que produzimos e consumimos, depende direta ou indiretamente do trânsito, que todos somos pedestres em algum momento – mesmo que apenas entre a casa e o carro, ou entre o carro e o escritório. Por isso mesmo temos, sim, nossos DIREITOS. O difícil é mantermos em mente também, no mesmo nível de importância, nossos DEVERES para com o trânsito.

“O dono do veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o antihabitat do homem.” (Vasconcelos, 1985)

O TRÂNSITO É UM SISTEMA MUITO COMPLEXO PORQUE É FEITO DE HOMENS

Dirigindo, andando, fiscalizando, avaliando, legislando: a superação de dificuldades depende só das pessoas.

A sociedade é obra dos homens, e é deles a possibilidade de transformá-la. É nossa responsabilidade tornar o trânsito um bem social, transformá-lo e tirá-lo dos padrões atuais de símbolo de morte e desgraça.

Se está claro que temos em nossas mãos esta responsabilidade, podemos partir para outra reflexão: como modificar este quadro?

A Educação tem por finalidade o aprofundamento e a tomada de consciência da realidade, fazendo questionar a “naturalidade” dos fatos sociais, entre eles o trânsito, e fazendo perceber que a realidade não é imutável.



A educação, vista dessa forma, deve estar voltada à humanização e a despertar, nos indivíduos, o comprometimento com os seus semelhantes e com o mundo em que vive.

A Educação para o Trânsito deve, portanto, promover o desenvolvimento do aluno de forma sistemática, fornecendo-lhe conteúdos desde a pré-escola até o ensino superior, por meio de discussões, campanhas e, principalmente, sensibilização para os temas fundamentais do trânsito como uma atividade humana, a exercer sua cidadania, consciente de seus direitos, deveres e responsabilidades.

O ato humano de educar existe, tanto no trabalho pedagógico quanto no ato político, por um outro tipo de sociedade, para um outro tipo de mundo e para um outro tipo de conduta com relação ao trânsito.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

CTB

Lei 9.503: desde 1998, o Código de Trânsito Brasileiro determinou (Art. 76) que a Educação para o Trânsito é obrigatória nas escolas, em todos os níveis, desde a pré-escola até a universidade.



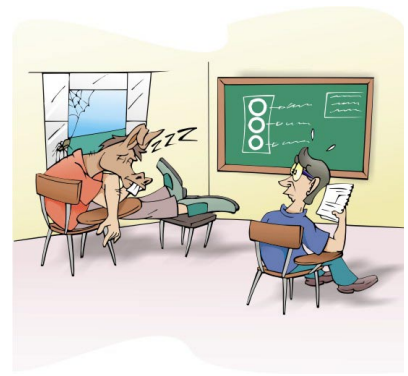
EDUCAR FUNCIONA?

Países que investiram em Educação para o Trânsito obtiveram excelentes resultados. Bons exemplos disso são a Suécia e o Japão, que já amargaram estatísticas tão lamentáveis como as nossas e hoje são referenciais de trânsito seguro no mundo. A experiência de países que já passaram por situações críticas mostra que a Educação para o Trânsito funciona.

O QUE NÃO FUNCIONA:

Campanhas curtas não funcionam ou funcionam mal, pois têm efeito efêmero, assim como programas interrompidos. Estudos demonstram que as campanhas pontuais de Educação para o Trânsito mais deseducam do que ensinam, pois passam a idéia errônea, subliminarmente, de que existem alguns períodos do ano nos quais se deve cumprir as regras de trânsito, tomar cuidado com os riscos ou se interessar pelo assunto: fica parecendo que a segurança no trânsito não precisa ser uma tarefa contínua.

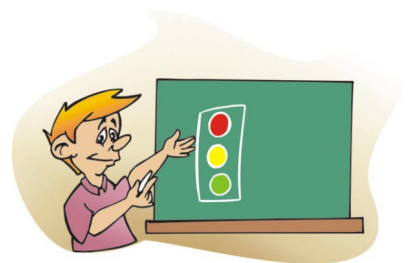
A falta de material didático adequado já comprometeu muitas idéias boas e bem intencionadas. Quando a aplicação do conteúdo depende de o professor confeccionar o seu próprio material didático, tudo fica mais difícil, pois nem todos têm habilidade, paciência ou mesmo tempo para fazê-lo. Materiais didáticos com informações erradas, pouco atrativos ou pouco amigáveis para instrutores, professores e alunos comprometem bons programas ou campanhas.



Outra situação que complica, limita e até inviabiliza a implantação ou a continuidade de programas de Educação para o Trânsito é o custo por aluno atingido. Métodos dependentes de distribuição de cartilhas geralmente apresentam este problema.

Para pensar

- Campanhas, programas ou matérias mal elaborados podem gerar problemas sérios. Ex: ensinar para criança somente que verde significa “pode ir” e vermelho, “pare”, sem diferenciar semáforos de pedestres e de condutores, já patrocinou algumas tragédias.
- As mini-cidades, onde as crianças brincam que são motoristas, são adequadas? Ou seria melhor educá-las para os papéis que elas já desempenham no trânsito, como pedestres, passageiras e ciclistas? Ensiná-las a se comportar como condutores de automóveis tão precocemente, uma vez que condutores mesmo, só serão quando completarem 18 anos, poderia ser considerado inadequado ou perigoso?
- Uma pessoa reconhecidamente preparada em assuntos automobilísticos, como Michael Schumacher, conseguiria trocar o pneu do seu carro particular sem dispor de uma chave-de-rodas?
- Será que o Dr. Ivo Pitanguí concordaria em improvisar um bisturi para realizar uma de suas cirurgias plásticas, sempre consideradas obras-primas da moderna medicina estética?



Cenas chocantes de acidentes reais, em foto ou vídeo, mostrando corpos mutilados em imagens trágicas, têm sido usadas em cursos de Direção Defensiva por muitos instrutores, que defendem o enfoque impactante como poderosa arma de sensibilização. Instrutores experientes garantem que mostrar cenas violentas funciona bem junto ao público mais jovem, afoito e insensível aos riscos dos acidentes e, eventualmente, para reciclagem de condutores experientes e ousados que nunca se envolveram em acidentes. A moderna pedagogia, entretanto, condena a valorização do “errado”.

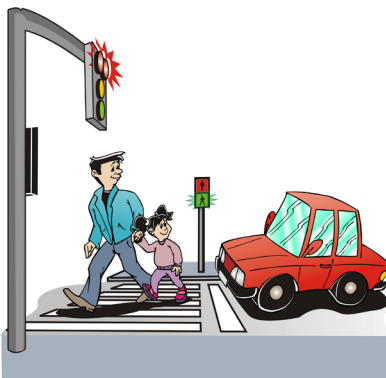
Banalização da violência no trânsito

Um efeito absolutamente indesejado é o da banalização da violência: de tanto ver acidentes, a pessoa tende a achar que isso é normal e distante de sua realidade. Então, aquela voz interior dizendo que “isso nunca vai acontecer comigo” aparece e todo o esforço de sensibilização torna-se inócuo.

- Ao divulgar estatísticas de acidentes de trânsito como se fossem índices econômicos, a imprensa está alertando para a gravidade do problema ou contribuindo para banalizar o assunto?
- Por que a queda de um avião nos sensibiliza mais do que o imenso número de vítimas do trânsito?
- No Brasil morrem 100 pessoas por dia, a lotação média de um avião comercial. Este número não é notícia porque o assunto já está banalizado - e por isso não daria audiência ou está banalizado porque nunca é notícia? Afinal, “se ninguém diz que a violência do trânsito no Brasil consome por dia o equivalente a um acidente aéreo de grande porte, é porque isso não deve ser importante.” Ou ainda, seria porque, da forma como é apresentado, não desperta a atenção e a tomada de consciência sobre o assunto?

O QUE FUNCIONA?

Programas de educação de longa duração, consistentes e com metodologia adequada, funcionam. É preciso continuidade, pois trata-se de um assunto novo, sobre o qual o público alvo – crianças, jovens ou adultos - muito pouco ou nada viu, ouviu ou leu. Educação para o Trânsito, no Brasil, é muito recente. Se é verdade que “para ensinar matemática a João é preciso conhecer matemática e João”, então, temos muito a fazer. Ainda entendemos pouco da “matemática” do trânsito e muito menos ainda dos anseios, necessidades, capacidades e limitações do nosso “joão”, usuário compulsório do trânsito nosso de cada dia.



Uma metodologia que leve em conta o público alvo, sua faixa etária, nível de instrução, necessidades, desejos, perfil sócio-econômico, etc., é fundamental. É quase como uma condição para que seja possível educar para o trânsito. O mesmo pode-se dizer quanto aos materiais didáticos. Ferramentas adequadas, inteligentes, amigáveis e atraentes podem ser a garantia de que tanto os aplicadores (professores, instrutores) quanto os alunos vão aceitar, se encantar e desejar aprender sobre o assunto.

POR QUE EDUCAR PARA O TRÂNSITO?

1º Primeiramente, porque está na Lei. Veja o que dizem os Artigos 74 a 77 do CTB:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

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.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;



II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Educação para o Trânsito no CTB

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

A preocupação do CTB com a importância da Educação para o Trânsito é clara e impõe regras. Portanto, ao promovê-la, não se estará fazendo mais do que a obrigação. Pelo CTB, ela é obrigatória na Educação Infantil, Ensino Fundamental, Médio e Superior.



2º Para preservar nossos recursos humanos: perder até 50 mil vidas por ano e deixar outras 300 mil com seqüelas permanentes é um quadro vergonhoso e indigno da condição humana. Quantos talentos e personalidades brilhantes estão se perdendo? Quantos filhos, maridos, esposas, pais, mães, sobrinhos ainda vamos perder antes de reverter as estatísticas?

3º Porque é muito mais barato educar do que remediar. Por uma simples análise econômica fica evidente que investir em educação, evitando acidentes, custa muito menos do que se gasta com despesas hospitalares, indenizações, aposentadorias precoces por invalidez, prejuízos materiais, etc.

4º Finalmente, porque se houvesse Educação para o Trânsito, consistente e adequadamente, sozinha, ela resolveria a maioria dos problemas do trânsito brasileiro, num efeito dominó positivo. Quando as pessoas entendem o que está sendo exigido, compreendem a necessidade de proteger a vida e enxergam os mecanismos todos criados para tornar o trânsito seguro: tornam-se colaboradores e não críticos sem conhecimento de causa.

Nesses tempos de maior controle de gastos na esfera pública, de maior exposição dos administradores, os resultados concretos comprovados proporcionados por uma Educação de Trânsito bem feita rende excelentes dividendos sociais e políticos.

No Brasil, onde há muito o que fazer nesta área, é provável que os resultados iniciais sejam muito visíveis. Ao contrário, em países como a Suécia e o Japão, melhorar os índices seria muito difícil.

A Educação para o Trânsito está crescendo em importância em todos os países em desenvolvimento. Aqui, estamos notando um grande interesse até por instituições não diretamente ligadas ao trânsito, talvez porque as outras medidas perderam um pouco do fôlego, por não terem dado todo o resultado esperado.



CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O trânsito brasileiro é regulamentado pela Lei 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e pelas Resoluções complementares.

Além do CTB e das Resoluções, os Estados complementam a legislação por meio de Portarias e Decretos.

Os órgãos de trânsito municipais também têm autonomia para normatizar detalhes do trânsito, que não são os mesmos em todas as cidades, exigindo atenção por parte dos condutores.

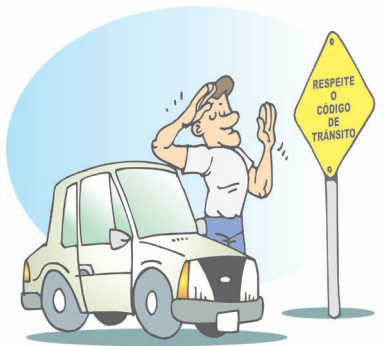
De modo geral, a legislação brasileira de trânsito é considerada boa e até serve de exemplo para outros países. Quando entrou em vigor, em 1998, o CTB tinha muitos pontos polêmicos que permitiam mais de uma interpretação; atualmente, já estão esclarecidos pelos especialistas.

O Código define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários deste complexo sistema.

Nesta obra analisamos e interpretamos as leis e resoluções sob o ponto de vista do usuário das vias, com ênfase para o condutor. O Código de Trânsito Brasileiro fundamenta seu conteúdo na segurança do trânsito, no respeito pela vida e na defesa e preservação do meio ambiente.

INTRODUÇÃO

Código de Trânsito Brasileiro



Convenção de Viena

Em 1968, representantes de diversos países aprovaram a uniformização da sinalização e normas de trânsito internacionais, que foram adotadas por diversos países, inclusive o Brasil. Esta padronização permite que condutores de diversas origens possam trafegar com segurança em outros países, mesmo sem dominar o idioma local.

Acordo Mercosul

Assinado em Montevideo em 1992, entrou em vigor em 1993. Estabeleceu normas básicas para regulamentar e uniformizar o trânsito veicular internacional nos países participantes do Mercosul - Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai - para aumentar a segurança de pessoas e veículos em circulação internacional nesses países.

O **Código de Trânsito Brasileiro**, tem como base a Constituição do Brasil, respeita a Convenção de Viena e o Acordo do Mercosul e terá seus principais aspectos estudados nas próximas páginas.

CTB: Lei 9.503 de 23/09/97

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Todo condutor tem a obrigação de conhecer as leis de trânsito, o dever social de cumpri-las e estará sujeito a multas e penalidades toda vez que transgredi-las.

O desconhecimento da lei não pode ser usado na defesa de um infrator. O condutor é responsável por todos os seus atos no trânsito.

O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO é composto de 20 capítulos e originalmente tinha 341 artigos, dos quais 17 foram vetados pelo Presidente da República e um foi revogado.

01. Disposições preliminares.
02. Do Sistema Nacional de Trânsito.
03. Das normas gerais de circulação e conduta.
04. Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados.
05. Do cidadão.

06. Da educação para o trânsito.
07. Da sinalização para o trânsito.
08. Da engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo.
09. Dos veículos.
10. Dos veículos em circulação internacional.
11. Do registro de veículos.
12. Do licenciamento.
13. Da condução de escolares.
14. Da habilitação.
15. Das infrações.
16. Das penalidades.
17. Das medidas administrativas.
18. Do processo administrativo.
19. Dos crimes de trânsito.
20. Das disposições finais e transitórias.



O Capítulo I, das Disposições Preliminares, traz algumas definições e atribuições interessantes:

- Trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, para circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga (Art. 1º, §1º).
- Trânsito em condições seguras é um direito de todos (§ 2º).
- Os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito respondem por danos causados ao cidadão em virtude de ação, omissão ou erro (§ 3º).
- Será dada prioridade à segurança, defesa e preservação da vida e do meio ambiente (§ 5º).

A Lei 9.503, de 23/09/97, Código de Trânsito Brasileiro, possui 341 artigos que proporcionam instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas através do espaço físico brasileiro, tanto rural como urbano, se desenvolva dentro de padrões de segurança, eficiência, fluidez e conforto.

O que é o Código de Trânsito Brasileiro?

Em que dia o Código entrou em vigor?	O Código foi sancionado no dia 23 de setembro de 1997. O Artigo 340 definiu que o CTB entraria em vigor 120 dias após a sua publicação. Como ele foi publicado no Diário Oficial em 24 de setembro, entrou em vigor no dia 22 de janeiro de 1998.
Qual é a principal característica do Código?	O Código se caracteriza por ser um Código da Paz, um código cidadão. Antes de enviar ao Congresso, o Ministério da Justiça publicou o anteprojeto da Lei no D.O.U concedendo um período de trinta dias para apresentação de emendas. O projeto recebeu cerca de 5.000 emendas. O Código traz um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um ao transporte de escolares, um sobre crimes de trânsito e um apenas para os pedestres e condutores de veículos não-motorizados.
Quem o Código atinge diretamente?	Atinge toda a população brasileira. Condutores e pedestres têm direitos e, acima de tudo, responsabilidades sob a nova Lei.
O Estado tem responsabilidades perante a sociedade?	Além de fazer cumprir a Lei, os órgãos e entidades do SNT (Sistema Nacional de Trânsito) respondem por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. Qualquer cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar por escrito sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos, aos órgãos, bem como sugerir normas ou alterações.
Qual é o novo limite de velocidade?	<p>Onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima é de:</p> <p>I – Nas vias urbanas</p> <ol style="list-style-type: none"> a. 80 Km/h nas vias de trânsito rápido b. 60 Km/h, nas vias arteriais c. 40 km/ h, nas vias coletoras d. 30 Km/ h nas vias locais <p>II - Nas rodovias</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 110 Km/h para automóveis, camionetas e motocicletas 2. 90 Km/ h, para ônibus e micro-ônibus 3. 80 Km/h, para os demais veículos <p>III- Nas estradas</p> <p>60 Km/ h</p> <p>PS – Se, na via, houver uma placa que indique uma maior ou menor velocidade, a placa deve ser respeitada. Na ausência de sinalização, vale o Código.</p>

Crianças com idade inferior a dez anos não podem trafegar sentadas no banco da frente. A maioria dos casos de mortes de crianças em acidentes de trânsito envolve as que estavam no banco da frente ou no banco de trás, sem o cinto de segurança. O que o DENATRAN recomenda é: “invista no futuro do seu filho: invista no banco de trás”.

As infrações são divididas em quatro grupos. Além de pagar a multa, o infrator terá contabilizados os pontos referentes às suas infrações. Se atingir o total de 20 pontos, no prazo de um ano, o condutor terá sua carteira de habilitação suspensa.

Infrações podem ser:

Leves – R\$ 53,20 – 3 pontos na carteira

Médias – R\$ 85,13 – 4 pontos na carteira

Graves – R\$ 127,69 – 5 pontos na carteira

Gravíssimas – R\$ 191,54 – 7 pontos na carteira.

Os pedestres conquistaram, definitivamente o respeito no uso da faixa de pedestres. Deixar de dar preferência de passagem a pedestres quando estão na faixa, não tenham concluído a travessia ou a portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes é infração gravíssima. Parar o automóvel sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal também incide em multa. O Artigo 170 é ainda mais específico: dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública é infração gravíssima. Além de pagar a multa, o infrator tem sua carteira suspensa, o veículo é retido e o documento de habilitação é recolhido pela autoridade de trânsito.

Para maior segurança aos usuários, as bicicletas passam a ter, como equipamentos obrigatórios, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral, nos pedais e espelho retrovisor do lado esquerdo. Com o Código, o motorista que não guardar a distância lateral de 1,5m ao passar ou ultrapassar bicicleta também será multado e terá 4 pontos contabilizados. Deixar de reduzir a velocidade ao se aproximar de ciclista também é infração grave.

O Código não proíbe as pessoas de fumar, mas não permite que o condutor dirija com apenas uma das mãos ao volante, salvo em casos onde o condutor deva sinalizar, mudar de marcha ou acionar equipamentos do veículo. Assim sendo, segurar o cigarro significa usar apenas uma das mãos ao volante. O uso do aparelho celular ou fones de ouvido conectados a aparelhagem sonora também é proibido, assim como dirigir com o braço do lado de fora.

Crianças podem trafegar sentadas no banco da frente?

Quais são os tipos de infrações de acordo com o novo código?

Quais são as conquistas dos pedestres com o Código?

Os ciclistas também têm direitos no Código?

As pessoas podem fumar ao volante ou falar ao telefone celular?

As mulheres podem dirigir de salto alto?

A Lei 9.503 não proíbe o uso de sapatos com saltos, mas especifica que o condutor não deve dirigir usando calçados que não se firmem nos pés ou que comprometam a utilização dos pedais, como é o caso de chinelos. É mais seguro dirigir descalço do que arriscar a sua vida e a dos que estão à sua volta.

Pedestres podem ser multados?

Assim como os motoristas devem respeitar as faixas de pedestres, esses também devem cumprir as normas. De acordo com o Artigo 254, pedestres devem atravessar as vias nas faixas, passarelas, passagens aéreas ou subterrâneas. Para estes infratores, a multa é de R\$ 27,60.



DIREITOS E DEVERES DO CIDADÃO NO TRÂNSITO

Os direitos e obrigações do cidadão no trânsito são claramente definidos no CTB.

É seu dever:

- Transitar sem constituir perigo ou obstáculo para os demais elementos do trânsito. Todas as demais normas são derivadas deste preceito simples.

São seus direitos:

- Utilizar vias seguras e sinalizadas. Em caso de sinalização deficiente ou inexistente, a autoridade com jurisdição sobre a via deve responder e ser responsabilizada.
- Sugerir alterações a qualquer Artigo ou norma do CTB e receber resposta, bem como solicitar alterações em sinalização, fiscalização e equipamentos de segurança e ser atendido ou receber resposta.
- Cobrar das autoridades a Educação para o Trânsito (Art. 74), que é prioridade definida pelo CTB.



NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

As Normas Gerais definem o comportamento correto dos usuários do trânsito nas vias terrestres, principalmente dos condutores de veículos.

Apesar de serem procedimentos básicos que todo condutor deveria saber praticar, os erros em manobras, extremamente freqüentes, são responsáveis por grande parte das infrações e acidentes.

Muitas das Normas de Conduta se parecem com técnicas de Direção Defensiva. Isso ocorre porque ambas foram criadas tendo como objetivo a segurança no trânsito. Há, porém, uma grande diferença: ao desrespeitar Normas de Circulação e Conduta, o condutor estará cometendo infrações ou crimes, sujeitando-se a multas, medidas administrativas e outras penalidades.

A norma básica é a de que os usuários das vias terrestres devem evitar qualquer ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito em geral. Também não devem jogar ou deixar quaisquer substâncias, objetos ou obstáculos nas vias. A responsabilidade do condutor começa muito antes de conduzir o veículo pela via. (Art. 26 do CTB)

Porte e validade dos documentos do condutor e do veículo (Art. 159).

- Carteira Nacional de Habilitação, original, compatível com a categoria do veículo e dentro do período de validade.
- Licenciamento do veículo, dentro do período de validade.
- Documento de Identificação (para CNH modelo antigo).
- Portar próteses ou lentes corretivas indicadas na CNH.

O estado e as condições do veículo. (Art. 27)

- Veículo em bom estado de funcionamento e conservação.
- Combustível em quantidade suficiente.
- Existência dos itens obrigatórios em boas condições. Os equipamentos poderão ser checados pelas autoridades de trânsito em vistorias ou “blitze”.

As condições do condutor e passageiros.

- Estar emocionalmente equilibrado, bem disposto e sóbrio.
- Estar convenientemente calçado; não é permitido dirigir usando chinelos ou sapatos de salto alto.
- Estar com o número de passageiros e o volume de carga compatíveis com a capacidade do veículo e com a CNH.
- Estarem passageiros menores de 10 anos no banco de trás. (ver Resolução 15/98).
- Estarem condutor e passageiros usando cinto de segurança.
- Não haver qualquer parte do corpo do condutor ou de qualquer passageiro para fora do veículo, nem ser jogado qualquer objeto sobre as vias.

Antes de sair verifique:



NORMAS DE CIRCULAÇÃO PARA PEDESTRES



- Ciclistas desmontados empurrando bicicletas são considerados pedestres.
- Em vias urbanas, pedestres devem utilizar calçadas e passeios.
- Em vias rurais, deverão utilizar o acostamento contrário ao fluxo de veículos, em fila única.
- Travessias devem ser feitas na faixa de segurança, sob sinal favorável.
- Quando houver faixa de pedestre, mas não houver semáforo, pedestres terão preferência sobre veículos.
- Quando não houver faixa nem sinalização, o pedestre deverá aguardar na calçada pelo momento oportuno e atravessar a via na menor distância possível.

ACIDENTES

Acidentes com vítimas

Sempre que se envolver em acidente ou presenciar acidente com terceiros, é obrigação do condutor:

- Sinalizar a área para evitar novos acidentes.
- Providenciar imediatamente socorro para as vítimas. Chamar por atendimento especializado, avisar a autoridade de trânsito e permanecer no local.
- Se o atendimento especializado demorar, avaliar a condição dos acidentados e prestar pessoalmente os primeiros socorros às vítimas, se estiver capacitado.
- Facilitar e acatar a ação das autoridades.



Acidentes sem vítimas

- Não é necessário acionar a autoridade de trânsito e, se esta for acionada, não está obrigada a atender.
- Os veículos envolvidos devem ser removidos do local, para desobstruir o tráfego.
- O condutor interessado deverá procurar o Plantão de Acidentes de Trânsito para emitir o Boletim de Ocorrências - BO, que tem efeito legal, inclusive para seguros e ações judiciais.

CRIMES DE TRÂNSITO - CAPÍTULO 19 DO CTB

Nesse Capítulo não se pretende fazer uma análise jurídica rigorosa, mas conscientizar, informar e alertar o condutor para as possíveis implicações criminais dos seus atos.

Os crimes de trânsito estão previstos no Capítulo 19 do CTB, no Código Penal, no Código de Processo Penal e na Lei 9.099, de 26.09.95.

São crimes de trânsito previstos no CTB:

- Praticar homicídio culposo (não intencional – Art. 302).
- Praticar lesões corporais culposas (não intencionais - Art. 303).

O CTB prevê penalidades e até pena de prisão para quem causar ferimentos em outra pessoa, no trânsito, mesmo sem ter qualquer intenção.

- Deixar de prestar socorro imediato ou abandonar o local para fugir da responsabilidade civil ou criminal (Art. 304 e 305).

Atenção: isto será considerado crime, mesmo se a vítima já estiver morta ou se o atendimento tiver sido prestado por outra pessoa. (Art. 304)

- Dirigir sob influência do álcool ou de substâncias de efeitos similares (Art. 306).
- Participar de rachas ou competições não autorizadas (Art. 308).
- Transitar com velocidade incompatível com a segurança e as condições locais (Art. 311).

Estes são considerados crimes dolosos, (Código Penal) nos quais o condutor tinha a intenção, ou pelo menos sabia que seus atos poderiam ter conseqüências prejudiciais. Por isso são mais graves, e prevêem penalidades e penas mais severas.

- Dirigir ou permitir que alguém dirija, sem ser habilitado, com a habilitação suspensa ou cassada, embriagado ou sem condições físicas e mentais de dirigir com segurança (Arts. 309 – 310).
- Prestar informações errôneas a policiais ou agentes de trânsito, sobre qualquer aspecto de uma ocorrência (Art. 312).

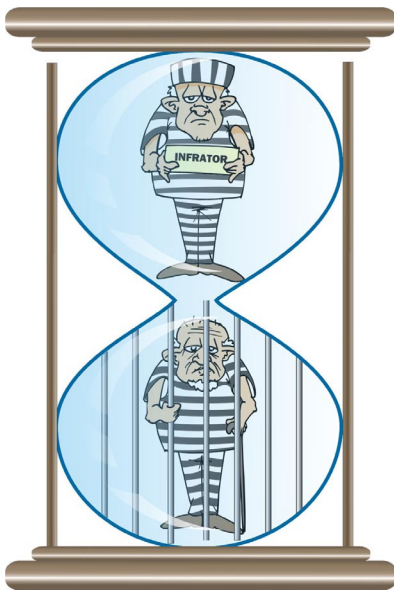


Responsabilidade criminal

Penalidades e Penas Gerais dos Crimes de Trânsito

Dependendo da gravidade e de o ato criminoso ser interpretado pelo Código Penal ou pelo CTB, bem como das circunstâncias em que o comete, o infrator está sujeito a penalidades e penas:

- Suspensão da Habilitação ou Permissão, ou proibição de obtenção da Habilitação ou Permissão, por um prazo de 2 meses a 5 anos.
- Violar a suspensão ou proibição impostas resulta na reaplicação dessas penalidades por igual período e multa e sujeita o infrator à pena de 6 meses a 1 ano de detenção.
- As penas de detenção podem variar de 6 meses a 4 anos, dependendo do crime, da gravidade e das circunstâncias.
- Além das penas e penalidades, o infrator poderá ser condenado a reparar os danos causados ao patrimônio público ou a terceiros, e também ser multado.



Estas penalidades podem ser requeridas em qualquer fase da investigação ou da ação penal e podem ser impostas como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

Agravamento

Nos crimes de trânsito, algumas situações e circunstâncias podem agravar as penalidades e penas (Arts. 298 e 302):

- Se o crime aconteceu isoladamente ou é parte de outro.
- Se houve combinação de dois ou mais crimes.
- Se ocorreu sobre a faixa de pedestres ou calçada.
- Se foi cometido contra duas ou mais pessoas.
- Se houve omissão de socorro.
- Se o veículo estava sem placas, com placas adulteradas ou falsificadas ou com equipamentos adulterados que possam afetar a segurança.
- Se o condutor não possui habilitação ou permissão.

Fim da Impunidade?

Uma breve pesquisa na Internet, sobre crimes de trânsito julgados em última instância pelo Supremo Tribunal Federal, revela que a quase totalidade dos recursos interpostos por condutores condenados em instâncias anteriores está sendo indeferida. A Justiça está ficando mais rigorosa ao manter as sentenças condenatórias.

Está ficando cada vez mais difícil inventar desculpas para crimes como dirigir embriagado, em alta velocidade, participar de rachas, etc. Já era hora: afinal, um país não poderá ser considerado desenvolvido enquanto não civilizar e humanizar o seu trânsito.

INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, infração é qualquer desobediência às leis e normas contidas no Código, portarias e resoluções de trânsito. As infrações são classificadas de acordo com a gravidade.

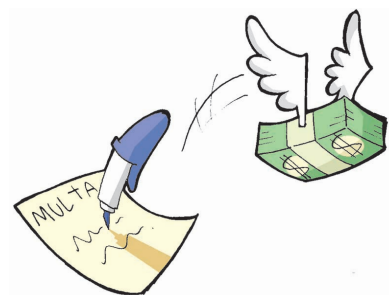
São sanções impostas aos infratores, aplicadas pelos DETRANs, Prefeituras, Polícias Rodoviárias e outros órgãos com jurisdição sobre as vias.

- **Advertências por escrito:** impostas com finalidade educativa aos que cometerem infrações leves ou médias, não reincidentes e que tenham boa conduta.
- **Multas:** são penalidades impostas à quase totalidade das infrações. Os pontos e valores são proporcionais à gravidade.
- **Suspensão do direito de dirigir:** aplicada em certos crimes e infrações ou quando exceder o número de pontos. Pode variar de 1 mês a 1 ano, ou de 6 meses a 2 anos (reincidente).
- **Apreensão do veículo:** em depósito do órgão responsável, ônus do proprietário, por até 30 dias. A restituição se fará após pagas as multas, taxas e despesas com a remoção.
- **Cassação da CNH:** cancelamento definitivo do documento de habilitação.
- **Cassação da Permissão para Dirigir (PPD):** ocorre após infração gravíssima ou grave ou reincidência em média, tendo o infrator que reiniciar o processo de habilitação.
- **Curso de reciclagem:** obrigatório ao infrator com direito de dirigir suspenso ou que tenha provocado acidente grave ou ainda, que foi condenado por delito de trânsito.

Impostas pelo agente de trânsito nos locais das infrações.

- **Retenção do veículo:** quando a irregularidade pode ser sanada no local da infração.
- **Remoção do veículo:** veículo estacionado de forma irregular, sem a presença do condutor.

PENALIDADES



<i>GRAVIDADE</i>	<i>PONTOS</i>
Leve	3
Média	4
Grave	5
Gravíssima	7

MEDIDAS ADMINISTRATIVAS



- **Recolhimento do Documento de Habilitação – CNH e PPD:** sob suspeita de adulteração ou inautenticidade do documento.
- **Recolhimento do Certificado de Registro:** sob suspeita de adulteração ou inautenticidade do documento ou quando não feita a transferência de propriedade no prazo de trinta dias.
- **Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual:** sob suspeita de adulteração ou inautenticidade do documento; com o prazo vencido; no caso de retenção do veículo, quando não for possível sanar a irregularidade no local.
- **Transbordo do excesso de carga:** toda vez que o veículo apresentar excesso de peso.
- **Teste de alcoolemia ou perícia:** em caso de acidente; quando solicitado por agente de trânsito ou sob suspeita de estar alcoolizado.
- **Realização de exames:** a legislação prevê que a autoridade de trânsito pode requerer do condutor a realização de novos exames.

Multas

Todas as infrações de trânsito são passíveis de punição por multa que, dependendo da gravidade poderá ser:

- Gravíssima: R\$ 191,54 e 7 pontos no prontuário.
- Grave: R\$ 127,69 e 5 pontos no prontuário.
- Média: R\$ 85,13 e 4 pontos no prontuário.
- Leve: R\$ 53,20 e 3 pontos no prontuário.

INFRAÇÕES AGRAVADAS

Algumas das infrações gravíssimas podem ter seu valor multiplicado por 3 ou por 5.

APRESENTAÇÃO DO CONDUTOR (Art. 257)

O condutor é responsável pelas infrações cometidas na direção do veículo. Se não puder ser identificado no momento da infração, o proprietário do veículo receberá em seu endereço a notificação de autuação. Se não apresentar o condutor dentro do prazo de 15 dias, a contar do recebimento da autuação, será considerado o responsável pela infração. Caso o proprietário seja pessoa jurídica, será mantido o valor da multa original e será lavrada nova multa, cujo valor será multiplicado pelo número de vezes que a infração foi cometida no prazo de 12 meses.

Nestes casos, será possível desagrar estas multas, mediante a apresentação dos condutores, que assumirão os pontos e valores das multas originais.

Recurso de Multas

1ª Instância : Defesa Prévia: é um recurso que deve ser apresentado ao Órgão Autuador (o que consta como remetente da Notificação), dentro de 30 dias, a contar do flagrante ou do recebimento da Notificação.

2ª Instância: não tendo feito Defesa Prévia ou se esta for indeferida, o infrator receberá uma Imposição de Penalidade, da qual poderá defender-se junto a JARI - Junta Administrativa de Recursos de Infrações, da mesma autoridade de trânsito, até a data que consta no documento de Imposição.

3ª Instância: se tiver seu recurso negado pela JARI, o infrator poderá ainda recorrer ao CETRAN - Conselho Estadual de Trânsito. Para isso, deverá recolher a multa antecipadamente, cujo valor será restituído se houver deferimento.



O condutor poderá ter o seu **direito de dirigir** suspenso, o que exigirá o curso de reciclagem, toda vez que:

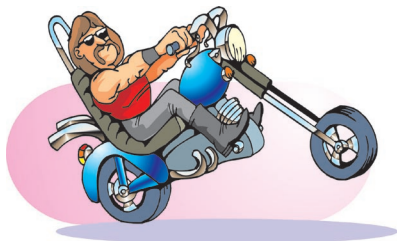
- a soma das infrações atingir 20 pontos no prazo de 12 meses.
- cometer **qualquer infração** onde esteja prevista a suspensão do direito de dirigir, independente do número de pontos no prontuário.

As **infrações** que prevêm a suspensão do direito de dirigir do condutor ou do proprietário do veículo são as seguintes:

- Participar ou promover competição não autorizada, racha, exibição ou demonstração de perícia.
- Disputar corrida por espírito de competição ou rivalidade.
- Praticar manobras perigosas, arrancadas, derrapagens ou frenagens.
- Ameaçar a segurança de pedestres ou outros veículos.
- Dirigir em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50% em qualquer via.
- Transpor bloqueio policial.

SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

- Em caso de acidente, deixar de sinalizar, afastar o perigo, identificar-se, prestar informações ou acatar determinações da autoridade.
- Deixar de prestar ou providenciar socorro à vítima ou abandonar o local.
- Dirigir sob a influência de álcool ou outro entorpecente.



Para **motociclistas** e condutores de ciclomotores, além das citadas acima, cabem as seguintes:

- Não usar capacete, viseira, óculos ou vestuário exigido por lei.
- Transportar passageiro sem capacete ou fora do banco.
- Fazer malabarismos ou equilibrar-se em uma roda.
- Conduzir com faróis apagados.
- Transportar criança menor de 7 anos ou sem condições de se cuidar.

Cassação

O CTB (Art. 263) determina que a cassação do Documento de Habilitação se dará nos seguintes casos:

- Se, enquanto suspenso do direito de dirigir, o condutor for flagrado conduzindo qualquer veículo que exija habilitação.
- Se reincidir, no prazo de 12 meses, em infrações previstas no Inciso III do Art. 162 e nos Artigos 163, 164, 165, 173, 174 e 175.
- Quando condenado judicialmente por delito de trânsito.
- Se, a qualquer tempo, for comprovada irregularidade na sua expedição.

A habilitação poderá ser requerida novamente depois de decorridos dois anos da cassação, reiniciando o processo.

