



# Trânsito e Mobilidade Humana: Psicologia, Educação e Cidadania



**Clair Ana Mariuza  
Lucio Fernando Garcia**  
(organizadores)

**TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA:  
Psicologia, Educação e Cidadania**

*1ª Edição*

*Porto Alegre, 2010*

*Ideograf*

*Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul*

*Os conteúdos dos artigos deste livro são de inteira responsabilidade dos respectivos autores.*

**Organização:**

Clair Ana Mariuza

Lucio Fernando Garcia

**Revisão:**

Enelise Arnold

**Diagramação:**

Tavane Reichert Machado

**Capa:**

Ezequiel M. Telles

T772t Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania / org. por Clair Ana Mariuza e Lucio Fernando Garcia. – Porto Alegre: Ideograf / Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010. 128 p.: il. ; 14 x 21 cm.

Inclui bibliografia.

1. Psicologia – Trânsito. 2. Prevenção de acidentes – Trânsito. 3. Educação – Trânsito. I. Mariuza, Clair Ana, org. II. Garcia, Lucio Fernando, org.

CDU 159.9:351.81

Catálogo na fonte: Paula Pêgas de Lima CRB 10/1229

# Autores

## **Ana Maria Dall’Agnese**

Psicóloga, Especialista em Psicologia Clínica pela UFRGS. Diretora de Assuntos Institucionais na Fundação Thiago de Moraes Gonzaga.

## **Assis Fernando da Silva**

Chefe da Seção de Policiamento e Fiscalização do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduado em Direito.

## **Aurinez Rospide Schmitz**

Psicóloga, Especialista em Psicologia do Trânsito e Psicologia Clínica. Diretora do Ande Bem - Instituto de Psicologia do Trânsito, Perita Examinadora do Trânsito credenciada ao DETRAN/RS.

## **Carlos Tatsch**

Coordenador Geral do Instituto Zero Acidente no Rio Grande do Sul, Supervisor dos Instrutores Teóricos do Grupo Atlântica de CFCs. Tecnólogo em Logística Empresarial e Acadêmico de Sociologia - PUC/RS.

## **Clair Ana Mariuza**

Psicóloga, Conselheira da Plenária do CRPRS, agosto 2007 – setembro 2010, e Conselheira Presidente da Comissão de Psicologia do Trânsito e Mobilidade Humana CRPRS até setembro de 2010. Mestre em Problemas y Patologías del Desvalimiento pela Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales - UCES – Buenos Aires – Argentina, Especialista em Diagnóstico Psicológico pela PUCRS e Especialista em Psicologia Clínica – CFP.

## **Celso Luiz Morais**

Chefe do Núcleo de Registro de Acidentes e Medicina Rodoviária do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul e Presidente da Comissão Regional de Educação para o Trânsito da 9ª Superintendência Regional do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduado em Direito.

## **Egon Kvietinski**

Major da Brigada Militar e Chefe do Estado-Maior do Comando Rodoviário da Brigada Militar. Bacharel em Direito, Especialista em Trânsito e Administração Pública e Professor convidado em diversas Universidades para formação e capacitação dos

recursos humanos do Sistema Estadual de Trânsito.

**Glaicon Joel Hirsch**

Chefe Substituto do Núcleo de Apoio Técnico do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduado em Direito e Especialista em Segurança Pública pela PUC.

**J. Pedro Corrêa**

Jornalista e Relações Públicas. Fundador e consultor do Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) desde 1987, consultor em Programas de Trânsito e autor de “20 anos de lições de trânsito no Brasil”.

**Jorge Luis da Silveira Nunes**

Chefe do Núcleo de Comunicação Social do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduado em Licenciatura em Ciências Sociais e Tecnólogo em Gestão de Segurança Pública

**José Nilson Padilha Bueno**

Graduado em Filosofia pela UNISINOS e Especialista em Sociologia pela UFRGS. Por mais de 15 anos trabalhou com teatro, dirigindo alguns espetáculos na cidade, Agente de Fiscalização da EPTC desde a sua fundação em 1998, em 1999 integrou o primeiro grupo de agentes de fiscalização que estruturaram a educação para o trânsito na cidade, passando a coordenar o seu grupo de teatro e em 2005 participou da criação da ASSET (Assessoria de Educação para o Trânsito da EPTC), passando a coordenar este grupo em 2008.

**Lindomar Cristani dos Santos**

Superintendente Substituto da 9ª Superintendência Regional do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduado em Direito e Especialista em Direito Processual Penal - LFG

**Lucio Fernando Garcia**

Psicólogo. Coordenador da Área Técnica do CRPRS e Assessor da Comissão de Psicologia do Trânsito e Mobilidade Humana do CRPRS.

**Marilena Bif Vieira**

Policia Rodoviário Federal, Projeto Servidor Saudável Escolha Racional e Viável - PROSERV da 9ª Superintendência Regional do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduada em Psicologia.

**Patrícia Viviani da Silva**

Psicóloga e Psicanalista. Diretora do Ande Bem - Instituto de Psicologia do Trânsito.

**Ricardo Schiavon**

Arquiteto e Urbanista, Especialista em Segurança no Trânsito. Consultor na área de Mobilidade e Transportes e Coordenador Estadual do Movimento Gaúcho pelo Trânsito Seguro – MGTS.

### **Rogério de Oliveira Silva**

Psicólogo. Coordenador da Comissão Intersetorial de Controle e Prevenção de Acidentes de Trânsito da Cidade de Belo Horizonte, Representante do Movimento Nacional pela Democratização do Trânsito, Consultor de Programas para Segurança – CESA Logística, LaFarge do Brasil, GEVISA – General Electric Transportation System, dentre outros, Psicólogo Coordenador da CIRCULAR – Núcleo de Referência para o Desenvolvimento Humano e Social, Coordenador do Curso de Capacitação de Profissionais para atuarem com a Mobilidade Humana, visando a inclusão das pessoas com deficiências e com restrição de mobilidade, Psicólogo colaborador da Universidade Corporativa da PETROBRAS S/A no programa Salto na Qualidade de Transporte BR, Consultor do CENTEC – Centro de Ensino Técnico Integrado para Formação de Educadores para o Trânsito. Conselheiro da plenária do CRPMG, gestão 2007 – 2010 e Presidente CRPMG no período 2007 a 2010.

### **Rosane Crivella**

Assessora Técnica da Presidência do DETRAN/RS, Coordenadora de Estatística, Técnica Superior em Trânsito. Bacharel em Administração de Empresas e Especialista em Análise de Sistemas de Informação pela PUCRS.

### **Sérgio Luiz Perotto**

Advogado e especialista em Direito de Trânsito. Coordenador da Área de Trânsito da Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul e Conselheiro do CETRAN-RS.

### **Silvia Adriana da Silveira Alves**

Central de Informações Operacionais do Departamento de Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul. Graduada em Direito e em Administração de Empresas.

### **Vanessa Garcia de Oliveira**

Psicóloga, possui MBA em Gestão de Pessoas pela Universidade de Caxias do Sul. Coordenadora do Núcleo de Psicologia e do Programa Transportadora da Vida na Fundação Thiago de Moraes Gonzaga.

# Gestões do Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul

## Gestão Plural Psi (2007 - 2010)

### Conselheiros Efetivos

Ceres Simone Simon  
Clair Ana Mariuza  
Clarice Moreira da Silva  
Denise Macedo Ziliotto  
Ivarlete Guimarães de França  
Karen Eidelwein  
Loiva Maria De Boni Santos  
Márcia Adriani Rodrigues Ribeiro  
Maria de Fátima Bueno Fischer  
Pedro José Pacheco  
Tatiana Cardoso Baierle  
Tatiana Guimarães Jacques  
Tatiana Ramminger

### Conselheiros Suplentes

Ana Cláudia Baratieri Zampieri  
Andréa Lucas Fagundes  
Anete Regina da Cunha  
Deise Cardoso Nunes  
Eduarda Coelho Torres  
Fernanda Pires Jaeger  
Glacir Pissolato de Freitas  
Henrique Gheno Zilli  
Maria Josefina Franchini Torres  
Paula Guntzel  
Ruben Artur Lemke  
Sandra Rute Silva Martins  
Sílvio Augusto Lopes Iensen

## Gestão ComPosição (2010 - 2013)

### Conselheiros Efetivos

Adolfo Pizzinato  
Alexandra Maria Campelo Ximendes  
Dirce Terezinha Tatsch  
Elisabeth Mazon Machado  
Loiva Leite  
Luciana Knijnik  
Maria de Fátima B. Fischer  
Melissa Rios Classen  
Roberta Fin Motta  
Thêmis Bárbara Antunes Trentini  
Vania Roseli Correa de Mello  
Vera Lúcia Pasini  
Vivian Roxo Borges

### Conselheiros Suplentes

Bianca Sordi Stock  
Daniela Deimiquei  
Deise Rosa Ortiz  
Janaína Turcato Zanchin  
Leda Rubia C. Maurina  
Lutiane de Lara  
Nelson Eduardo E. Rivero  
Pedro José Pacheco  
Rafael Volski de Oliveira  
Rosa Veronese  
Sinara Cristiane Três  
Tatiana Baierle  
Vânia Fortes de Oliveira

# Agradecimentos

Agradecemos a todos:

os autores deste livro,

os participantes da Comissão de Psicologia do Trânsito e Mobilidade Humana do CRPRS,

os Conselheiros da Gestão Plural Psi e da Gestão ComPosição do Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul,

o Jornalista José Antônio Leal, do CRPRS, que gentilmente contribuiu na revisão e organização deste livro.

**Clair Ana Mariuza e Lucio Fernando Garcia**

**Organizadores**





# Apresentação

A Comissão de Psicologia do Trânsito e Mobilidade Humana do Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, constituída por psicólogos e profissionais de diversas áreas do conhecimento técnico e científico, representando diversas instituições ligadas ao trânsito, entende que a interdisciplinariedade e a intersetorialidade são fundamentais para se poder pensar o fenômeno trânsito, a prevenção de acidentes e a mobilidade humana em nosso Estado.

Acreditando nisso, o primeiro passo desses atores foi de se unirem numa única peça, e, rompendo com o estabelecido, passaram a escrever o próprio roteiro. Na primeira cena, traçaram um objetivo único de refletir e conhecer o fenômeno trânsito, considerando-o um problema de saúde pública cujas consequências interferem na vida de todos. Pensar em mobilidade humana é pensar na livre circulação e no deslocamento com segurança, assim como nas relações sociais que se constituem neste espaço.

Continuando a história, acontece a segunda cena, com a realização do **I Encontro sobre Trânsito e Mobilidade Humana no Rio Grande do Sul**, em que profissionais de diferentes áreas do conhecimento e de diversas instituições ligadas ao trânsito puderam mostrar que, sem a integração de todos os saberes relacionados ao trânsito e mobilidade humana, os resultados de suas atuações não possuem a mesma efetividade. Quando esses saberes ficam dissociados, os atores passam a não dialogar entre si, constituindo um monólogo e distanciando-se do roteiro inicial, construído por meio da interdisciplinariedade e da intersetorialidade.

Partindo deste entendimento, que a preservação e o respeito pela vida se dão por meio de ações educativas permanentes e integradas a todos os saberes e fazeres relacionados ao fenômeno trânsito, compreendemos que a continuidade deste processo depende da manutenção desses atores e do engajamento de toda a sociedade.

Acreditando nisso, passamos a escrever o roteiro da terceira cena, que se materializa neste livro, com a abordagem de várias temáticas: psicologia, trânsito e mobilidade humana; mídia e trânsito; urbanismo e trânsito; estatísticas do trânsito; e as ações de várias instituições ligadas ao trânsito em nosso Estado. Além dos atores que inicialmente faziam parte desta história, outros se integraram para constituir o roteiro da terceira cena.

A realização deste livro não representa o final desta história. Ainda não chegamos à última cena. Quantas cenas serão necessárias para conhecer o final dessa história, para termos um trânsito seguro e cidadão? Como personagens da vida real, todos nós estamos comprometidos com o desenrolar e o final desta história.

**Clair Ana Mariuza**

**Lucio Fernando Garcia**

*Organizadores*

# Sumário

<b>Agradecimentos.....</b>	<b>7</b>
<b>Apresentação.....</b>	<b>9</b>
<b>O psicólogo no trânsito: avaliação psicológica e mobilidade humana.....</b>	<b>13</b>
Clair Ana Mariuza, Lucio Fernando Garcia	
<b>O psicólogo na promoção da saúde e prevenção de acidentes de trânsito...19</b>	
Rogério de Oliveira Silva	
<b>O trânsito depende de todos nós.....</b>	<b>31</b>
Aurinez Rospide Schmitz, Patrícia Viviani da Silva	
<b>Trânsito seguro: ainda é possível?.....</b>	<b>35</b>
Ricardo Schiavon	
<b>Mídia e trânsito: como podemos melhorar a comunicação sobre segurança no trânsito?.....</b>	<b>43</b>
J. Pedro Corrêa	
<b>Novos paradigmas na gestão do trânsito gaúcho.....</b>	<b>53</b>
Rosane Crivella	

<b>Polícia Rodoviária Federal: uma polícia cidadã.....</b>	<b>67</b>
Lindomar Cristani dos Santos, Assis Fernando da Silva, Sílvia Adriana da Silveira Alves, Glaicon Joel Hirsch, Jorge Luis da Silveira Nunes, Marilena Bif Vieira, Celso Luiz Moraes	
<b>Educação: solução para o trânsito.....</b>	<b>79</b>
Egon Kvietinski	
<b>História da educação para o trânsito no Brasil.....</b>	<b>91</b>
José Nilson Padilha Bueno	
<b>A função do município no Sistema Nacional de Trânsito.....</b>	<b>103</b>
Sérgio Luiz Perotto	
<b>Consciência cidadã no trânsito: ainda há solução?.....</b>	<b>115</b>
Ana Maria Dall'Agnesse, Vanessa Garcia de Oliveira	
<b>A dicotomia do trânsito: vida ou morte x educação ou fiscalização?</b>	
<b>Educação para o trânsito: é a única solução?.....</b>	<b>121</b>
Carlos Tatsch	

# O psicólogo no trânsito: avaliação psicológica e mobilidade humana

Clair Ana Mariuza  
Lucio Fernando Garcia

A Avaliação Psicológica foi uma das atividades pioneiras do psicólogo na área do trânsito, sendo esta uma atividade complexa, que exige conhecimento técnico-científico, capacitação adequada, além da responsabilidade social por seu caráter pericial e legal.

Cabe lembrar que, dentre as diversas atividades possíveis a serem realizadas pelo psicólogo no âmbito do trânsito, a Avaliação Psicológica é uma delas, por se tratar de um processo técnico exigido pela legislação brasileira do trânsito. Esta atividade é definida através de regramento específico, como as Resoluções do Conselho Federal de Psicologia nº 007 de 2003 e a 007 de 2009:

A avaliação psicológica é entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica.

O Conselho Federal de Psicologia - CFP, em documento intitulado A Cartilha sobre Avaliação Psicológica (2007), define este processo como:

A Avaliação Psicológica é um processo técnico e científico aplicado a diferentes pessoas ou grupos de pessoas – e de acordo com cada área do conhecimento psicológico, requer metodologias específicas. Ela é dinâmica e constitui-se em fonte de informações de caráter explicativo sobre os fenômenos psicológicos, com a finalidade de subsidiar os trabalhos nos diferentes campos de atuação do psicólogo. Trata-se de um processo que requer um planejamento prévio e cuidadoso, de acordo com a demanda e os fins aos quais a avaliação destina-se (CFP, p.8).

O processo de Avaliação Psicológica é amplo, envolve informações que são coletadas através das estratégias a serem utilizadas, como: entrevista psicológica, testes psicológicos e observações técnicas que o psicólogo julgar importantes de serem consideradas. Assinalamos que o uso de testes psicológicos é uma das estratégias a ser utilizada neste processo. Os Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito, quando da realização da Avaliação Psicológica no trânsito, utilizam testes psicológicos reconhecidos pelo Conselho Federal de Psicologia. O reconhecimento destes testes seguem regramento conforme a Resolução CFP nº 002/2003, que define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos. Os testes psicológicos são padronizados e possuem requisitos como fidedignidade e validade, que atestam sua qualidade técnico-científica a partir de estudos realizados com amostras brasileiras.

A Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 002/2003 define os testes psicológicos como:

[...]instrumentos de avaliação ou mensuração de características psicológicas, constituindo-se um método ou uma técnica de uso privativo do psicólogo, em decorrência do que dispõe o § 1o do Art. 13 da Lei no 4.119/62. Segundo o artigo desta lei os testes psicológicos são procedimentos sistemáticos de observação e registro de amostras de comportamentos e respostas de indivíduos com o objetivo de descrever e/ou mensurar características e processos psicológicos, compreendidos tradicionalmente nas áreas emoção/afeto, cognição/inteligência, motivação, personalidade, psicomotricidade, atenção, memória, percepção, dentre outras, nas suas mais diversas formas de expressão, segundo padrões definidos pela construção dos instrumentos.

Os Psicólogos Peritos Examinadores de Trânsito utilizam testes psicológicos que foram desenvolvidos especificamente para investigar características consideradas necessárias aos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, características estas específicas e fundamentais para constituir decisão técnica quanto à aptidão ou não deste candidato em conduzir um veículo automotor. Cabe ressaltar que os testes psicológicos fazem parte do processo de Avaliação Psicológica, como uma das estratégias a ser utilizada neste contexto.

A Avaliação Psicológica é uma prática do psicólogo, que objetiva a utilização de métodos e técnicas psicológicas, reconhecidos pela ciência e pela ética profissional, que responde a uma demanda social, na qual o conhecimento profissional atenta para uma Avaliação Psicológica que visará identificar habilidades e determinar se o condutor (cidadão) é capaz de realizar e compreender efetivamente sua responsabilidade no trânsito. Esta capacidade a ser avaliada está descrita na legislação de trânsito vigente, apontando para a obrigação técnica do profissional em avaliar as áreas e dimensões correspondentes.

As questões sociais implicadas no processo de Avaliação Psicológica de candidatos à CNH, em especial a responsabilidade delegada aos Peritos Examinadores de Trânsito, cujo trabalho investigativo e avaliativo dos fenômenos psicológicos dos avaliados, é requerido pela sociedade organizada por meio de legislação. A tarefa de verificar as condições deste candidato implica em buscar resultados que respondam a uma competência técnica, exclusiva do conhecimento psicológico, em atenção ao que a legislação determina quanto ao ato de dirigir.

As condições éticas deste processo estão na adequada utilização das técnicas psicológicas, aliadas ao rigor teórico, mas, em especial, em reconhecer e conceituar adequadamente as concepções éticas de sujeito e de cidadania, em harmonia com o que estabelece o entendimento dos fenômenos psicológicos avaliados.

Além das resoluções específicas sobre Avaliação Psicológica e sobre testes psicológicos, cabe lembrar que o trabalho do psicólogo neste contexto, segue também o regramento pela Resolução CFP nº 007/2009 que trata especificamente das normas e procedimentos da Avaliação Psicológica no contexto do trânsito.

Até então, discorreremos sobre as normativas técnicas que envolvem tal pro-



cedimento avaliativo, fato indiscutível quanto ao adequado trabalho psicológico. Entretanto, em qualquer situação profissional a questão ética constitui-se em condição irrevogável de responsabilidade delegada ao profissional.

Assim podemos destacar em nosso Código de Ética Profissional do Psicólogo: “Art. 1º – São deveres fundamentais dos psicólogos: b) Assumir responsabilidades profissionais somente por atividades para as quais esteja capacitado pessoal, teórica e tecnicamente” (CEPP, 2005).

A Avaliação Psicológica realizada pelos psicólogos no trânsito, além de complexa e com objetivo específico, avalia sujeitos que se encontram em diferentes fases da vida. Assim temos que o processo de Avaliação Psicológica incluirá sujeitos em diferentes fases do desenvolvimento, desde a adolescência à terceira idade, com suas diferentes características, culturas, e com valores próprios introjetados. O psicólogo possui a tarefa de contextualizar esta realidade, considerando ainda o próprio ato de dirigir, o tipo de veículo (parqueio, de transporte de carga e de transporte coletivo), além de todas as situações externas possíveis de serem consideradas para este candidato.

Temos ainda as variáveis que podem interferir no desempenho da atividade de conduzir um veículo, como o uso de álcool, de substância psicoativa e outras, assim como patologias orgânicas que podem causar alterações na conduta e no comportamento, que interferem no ato de dirigir.

Por si só o ato de avaliar já é de responsabilidade profissional, quando falamos em trânsito implica em reconhecer no indivíduo sua capacidade de identificar os riscos e responder adequadamente ao regramento pela legislação de trânsito, independentemente da situação em que o motorista irá se deparar.

Reconhecemos a importância e cientificidade da Avaliação Psicológica no contexto trânsito, que exige do psicólogo a necessária e contínua capacitação. O psicólogo estará diante da contínua e necessária atualização de sua prática, como treinamento em novas técnicas e testes, além da necessária contextualização histórica e social do sujeito avaliado, considerando os avanços legais e sociais alcançados na área do trânsito e cidadania.

Queremos discutir para além de verificações cognitivas, comportamentais, ou de personalidade, ou seja, não ficarmos na limitada definição de identificarmos apenas prejuízos ou não a respostas emocionais e cognitivas de candidatos, na tentativa de proporcionar a reflexão sobre o direito de dirigir, não

apenas como uma autorização legal, mas na composição de ator social, implicado e responsabilizado por seus atos praticados no fenômeno trânsito.

Nos dias atuais o fator “tempo” e a rapidez que este indivíduo irá conduzir seu veículo, independente se o uso é pessoal ou a trabalho, é considerado por muitos como “mais precioso” que sua própria vida. Fator este que o leva a conduzir seu veículo além da velocidade permitida, por necessidade ou não, comportando-se de maneira a não identificar o estabelecido pela lei.

A sociedade, por meio de suas leis, busca proteger e organizar a vida de seus cidadãos, visando, por meio de suas conquistas, estabelecer e diferenciar condutas adequadas e inadequadas no trânsito e na mobilidade humana. Ao descumprir uma lei de trânsito, o indivíduo, além de praticar uma violação meramente legal, pratica um atentado contra a cidadania. Isto significa que adota uma conduta que coloca em risco sua própria vida e a dos demais, fortalecendo com isso uma cultura oposta à preservação e respeito à vida.

Além da Avaliação Psicológica, é necessário que o psicólogo se inclua em outras atividades no complexo fenômeno do trânsito. Esta inclusão pode se efetivar com a participação em projetos e ações voltadas ao trânsito, à mobilidade humana e à cidadania, em parceria com profissionais de diferentes áreas, com o objetivo de compreender o fenômeno trânsito na sua complexidade. Não se pode pensar o trânsito e a mobilidade humana com o conhecimento de um único saber profissional, mas com as diversas áreas do conhecimento.

No trânsito e na mobilidade humana sempre estará presente o fator humano, portanto, não podemos reconhecê-lo como fenômeno individual, porém como um processo coletivo. O psicólogo deverá contribuir, a partir de seu conhecimento técnico, nas relações que se estabelecem neste coletivo, bem como nas intervenções, como um dos atores neste processo que exigirá a interdisciplinariedade e a intersetorialidade.

Nesse entendimento, Furtado reforça que:

A circulação humana é um problema complexo, multideterminado, e que exige macrossoluções, e nós, psicólogos, fazemos parte e precisamos nos preparar para isso. É nosso compromisso com todos aqueles que circulam pelas cidades é nosso compromisso com a questão da mobilidade humana (2010, p. 40).

O trânsito está, acima de tudo, fundamentado no direito que o cidadão possui de ir e vir, visto que o exercício deste direito se dá em espaços públicos, que, infelizmente, não são considerados como de todos, em um reconhecimento de que o cuidado e as obrigações são imputados a todos os cidadãos. Assim temos que o conceito de público não deve ser associado a uma idéia de governo ou estado, mas deve ser reconhecido como de cada cidadão, de cada indivíduo que, com sua particularidade e singularidade, constrói este espaço de convivência.

Este espaço obrigatoriamente conduzirá o psicólogo a discutir e atuar na elaboração e reconhecimento de políticas públicas no trânsito e na mobilidade humana, como agente de cidadania a partir de seu conhecimento psicológico e de cidadão.

## Referências

Conselho Federal de Psicologia (2003). *Resolução CFP nº 002/2003*. Brasília, DF. Recuperado em 10 de agosto de 2010, de [http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao\\_2003\\_002.html](http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao_2003_002.html).

Conselho Federal de Psicologia (2003). *Resolução CFP nº 007/2003*. Brasília, DF. Recuperado em 5 de agosto de 2010, de [http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao\\_2003\\_007.html](http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao_2003_007.html).

Conselho Federal de Psicologia (2005). *Resolução CFP nº 010/2005*. Aprova o Código de Ética Profissional do Psicólogo. Brasília, DF. Recuperado em 6 de agosto de 2010, de [http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao\\_2005\\_010.html](http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao_2005_010.html).

Conselho Federal de Psicologia (2007, agosto). *Cartilha sobre a avaliação psicológica*. Brasília, DF.

Conselho Federal de Psicologia (2009). *Resolução CFP nº 007/2009*. Brasília, DF. Recuperado em 9 de agosto de 2010, de [http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao\\_2009\\_007.html](http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/legislacao/resolucao/resolucao_2009_007.html).

Furtado, O. (2010). Conferência - espaço público: direito de todos. In Conselho Federal de Psicologia (Org.). *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos* (pp. 27-40). Brasília: CFP

# O psicólogo na promoção da saúde e prevenção de acidentes de trânsito

Rogério de Oliveira Silva

Quando somos convocados a pensar sobre a nossa sociedade, a pensar acerca do nosso meio ambiente, do nosso habitat, observamos que vivemos, ainda hoje, um pequeno conflito de origem não muito distante no tempo, mas profundamente modificado na sua relação com o espaço a partir do que nos trouxe a modernidade, ou seja, o incremento da ciência e da técnica na relação com o nosso entorno.

Para refletirmos acerca do papel da Psicologia na promoção da saúde dos seres humanos, em meio a esta relação com o seu entorno, deparamo-nos com a especificidade no que diz respeito à vulnerabilidade desta saúde por causas externas, e, mais profundamente, com o resultado proveniente do impacto produzido pelos acidentes de trânsito, este que é um fenômeno humano.

É desta forma que, em nosso ponto de vista, precisamos abordar esta questão. Precisamos localizar o trânsito enquanto fenômeno humano para entendermos os problemas que este nos trouxe em relação a nossa saúde, bem como os impactos para o nosso bem-estar.

O trânsito é um fenômeno que possui a sua definição legal, sendo considerado conceitualmente como o resultado da movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Por sua vez, a definição do que vem a ser o ambiente, onde se executa o trânsito, insere-se em dois blocos: o ambiente urbano e o ambiente rural. Todavia, os dois blocos possuem uma mesma lógica no que diz respeito a sua relação com o entorno, quando da sua

utilização, ou mesmo da sua constituição como tal. Vejamos, então, de qual lógica estamos falando, bem como de quais especificidades ambientais podemos e devemos tratar.

O trânsito enquanto fenômeno humano procura manter a sociedade ativa e produtiva, obedecendo ao princípio de ser este (o trânsito) o momento no qual ocorre o ápice de uma interação humana profundamente paradoxal, gerando encontros e desencontros de uma espécie que pretende assim permanecer em constante mobilidade, constituindo as relações e estabelecendo os parâmetros para as trocas no seu meio social. Podemos afirmar, sem muito constrangimento, que o trânsito tem como maior regente a coletividade, mas, sem dúvida alguma, este imperativo da coletividade coloca para nós, usuários deste fenômeno/sistema um grande desafio: como exercer a nossa singularidade de sem provocar o aumento do risco de acidentes?

Precisamos, então, entender e localizar tal fenômeno no tempo de sua história, da nossa história. O homem moderno procura o bem-estar ao longo da sua vida, diferentemente do homem pré-moderno que se organizava focado em uma realização após a vida.

Esta compreensão reside na diferenciação de um homem moderno em relação ao homem pré-moderno. Ao falarmos do homem anterior à modernidade, estamos apontando para um momento de compreensão humana acerca das coisas em que a sociedade estava voltada para um determinado objetivo, uma determinada finalidade, e, neste sentido, o conjunto da sociedade se colocava a serviço de um objetivo denominado como sendo a salvação – algo possível no pós-vida.

A partir da modernidade, é que a sociedade vai se transformar e estabelecer outros objetivos. É, neste contexto, que entra em cena outra busca, uma busca diferenciada da busca da salvação, de uma realização “a partir da morte”. Passamos, enquanto sociedade, a buscar a realização “em vida” e, para conseguirmos alcançar essa realização, construímos um conjunto de propostas e ordenações baseadas na ciência, tendo como objetivo maior se alcançar a qualidade de vida – pelo menos no discurso. Desta modificação, nascem termos típicos do nosso tempo como, por exemplo, o IDH (o índice de desenvolvimento humano).

Segundo Santos (1997), este homem moderno se afastou de uma relação

de amizade e hostilidade para com o seu entorno, alçando, em seu lugar, um desejo de dominação do ambiente a sua volta (ainda hoje registrado como sendo a natureza), e que foi implementada com tamanha ferocidade e voracidade como nunca visto antes na história da humanidade, e isso foi possível a partir do uso de um conjunto de tecnologias aplicadas a esta transformação.

Este momento das grandes transformações do meio, localizado historicamente no período final do século XIX e no início do século XX, coincide com o advento de um veículo de transporte individual que vai transformar toda a sociedade humana: o automóvel.

O automóvel surge em meio a um sonho de dominação, de domínio do ser humano sobre a natureza, e a “automobilidade” é oferecida, então, como uma conquista social, tendo no automóvel o seu motor propulsor, o objeto maior dos desejos, reforçado por uma estratégia de propaganda que persiste até hoje: a conquista da liberdade. Liberdade esta, enquanto conceito, que centraliza e provoca grandes discussões de termos alcançados ou não, o que preconizou o pensamento moderno. Afinal, alguns autores vão afirmar que esta modernidade, traduzida em liberdade e autonomia, ainda não se concretizou, portanto, não podemos falar em pós-modernidade. Outros vão chamar o momento que estamos vivendo na sociedade humana, neste início de século XXI, como sendo a modernidade tardia, justamente por conta desta relação com a promoção dos direitos que conduzem a uma autonomia. Já outros grupos de pensadores afirmam que ainda vivemos o período nomeado como sendo a modernidade, e somente passaremos a outro período se concretizarmos o que foi traçado como objetivo desta: a liberdade e a autonomia.

Polêmicas à parte, certo é que o automóvel vem se colocando neste lugar como um objeto de desejo, chegando mesmo a assumir um papel de fetiche, a provocar toda uma modificação estrutural do nosso entorno, uma adequação da sociedade humana para servir ao ser “supremo” automóvel, garantindo a sua utilização hegemônica enquanto modo de deslocamento.

Neste sentido, e a partir destas modificações, novamente Santos (1997), nos aponta um conceito fundamental para compreendermos esta questão: a aceleração contemporânea. Ele nos apresenta este conceito como sendo o distanciamento da compreensão dos seres em relação às modificações produzidas pela aplicação de uma tecnologia no seu meio, na apreensão dos resultados e

no controle de suas consequências.

Portanto, todas as modificações que foram produzidas visando à utilização de modos de transporte modernos, sendo que, hegemonicamente voltados para a utilização do automóvel, acarretaram um distanciamento da capacidade da nossa cultura de compreender tais modificações, bem como dos seus efeitos, dos resultados advindos e dos riscos presentes no fenômeno trânsito.

Um destaque importante a se fazer trata-se da nossa relação com o fator de risco ao viver o fenômeno trânsito. O fator risco presente no trânsito é inerente a este, ou seja, quando vivenciamos o trânsito, quando estamos exercendo algum papel neste, fica impossível não existir a presença do risco, a probabilidade de nos envolvermos com algum tipo de situação próxima a um acidente ou mesmo o próprio acidente nunca será igual a zero. Neste sentido, o nosso objetivo prioritário de ir e vir, de nos deslocarmos para atingir algum fim, passa a ser compartilhado com a expectativa de nos movimentarmos com o mais baixo risco possível, e, assim, preservarmos a nossa saúde e a saúde dos outros.

Retomando a compreensão de ser o trânsito um fenômeno humano que procura manter a sociedade ativa e produtiva, obedecendo ao princípio de ser este (o trânsito) o momento em que ocorre o ápice de uma interação humana profundamente paradoxal, cabe incluímos como possibilidade de solução a esta questão paradoxal a relação que podemos estabelecer com o fator risco.

Quando nos deslocamos via qualquer modal, desde o deslocamento a pé, passando pela utilização da bicicleta, chegando ao automóvel ou mesmo ao ônibus, teremos sempre o risco de acidentes presente em nosso deslocamento. Mesmo quando estivermos parados em uma calçada, ou em uma área lindeira à via, à margem dessa. Ao tomarmos esta constatação como premissa e buscarmos uma possível resposta, a pergunta realizada anteriormente (“como exercer a nossa singularidade sem provocar o aumento do risco de acidentes?”) teremos de pensar nos princípios que nos colocam perante este fenômeno.

Ao estudarmos as leis que procuram ordenar as nossas relações, veremos que essas se baseiam em princípios. E, especificamente, as nossas legislações modernas possuem um ordenamento visando ao bem comum e o bem-estar da coletividade. Para tanto, o imperativo da construção destas ordenações passa a ser a coletividade. E, como tal, algumas condutas sociais são esperadas e outras serão sempre repugnadas.

Quanto ao trânsito, quando aplicamos estes princípios, deparamo-nos com uma situação na qual a expectativa legal, bem representado na lei 9503 de 1997 do Código de Trânsito Brasileiro, através do seu artigo 29, parágrafo segundo, estabelece como conduta esperada dos usuários do trânsito a solidariedade e a cooperação. Isto fica claro pela utilização da palavra “responsáveis”, diante de uma dinâmica de funcionamento das relações entre estes usuários.

Artigo 29, parágrafo segundo da lei 9503/1997:

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

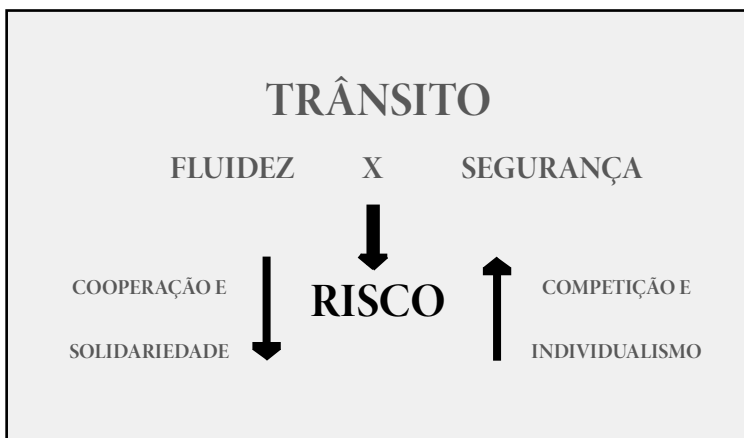
Fazer uma leitura crua deste texto legal pode nos levar a interpretações equivocadas e distanciadas do seu contexto social e real. A responsabilidade apontada na letra da lei nos remete aos princípios das relações presentes no fenômeno trânsito. Se a nossa conduta for baseada na solidariedade e na cooperação, teremos uma redução do risco de acidentes e, conseqüentemente, a preservação da vida e da qualidade de vida. Todavia, se agirmos de modo oposto a estes princípios, de modo competitivo e individualista, viveremos uma condição de aumento do risco e, conseqüentemente, uma alta probabilidade de nos envolvermos em um acidente.

E a nossa singularidade, a preservação das nossas vicissitudes, do que nos é mais caro enquanto ser humano, enquanto sujeitos? Como fica esta situação? A resposta está no limite entre o nosso direito de vivermos os nossos próprios sonhos e objetivos com a promoção do outro enquanto sujeito detentor dos seus próprios sonhos e objetivos – preservando a possibilidade do novo, até do acaso. Ou seja, ser singular no trânsito não nos impede de sermos solidários e, muito menos, cooperativos. Mas sermos individualistas nos impõe uma grande e grave restrição na promoção do outro enquanto cidadão, enquanto sujeito pleno dos seus direitos. Isso por uma diferença básica, em que ser singular admite a singularidade do outro a priori, mas o individualismo nos conduz a uma restrição do outro nas relações sociais.

Portanto, trabalharemos aqui com a premissa de que o trânsito, en-



quanto fenômeno humano, somente admite como fator redutor do risco de acidentes a conduta cooperativa e solidária, quando das relações a serem estabelecidas entre os diversos usuários do seu sistema, bem como com a afirmação de que, a qualquer momento, quando exercermos uma atividade no trânsito em relação aos outros ou ao nosso entorno com posturas individualistas e competitivas, estaremos aumentando a nossa probabilidade de provocarmos e/ou de nos envolvermos em um acidente de trânsito (conforme ilustração a seguir).



Neste sentido, precisamos adentrar os conceitos presentes na promoção da saúde para buscarmos um melhor entendimento desta situação. A promoção da saúde, por exemplo, e a partir da carta de Ottawa de 1986, aponta-nos, como princípios, os seguintes pontos: a elaboração e implementação de políticas públicas saudáveis; a criação de ambientes favoráveis à saúde; o reforço das ações comunitárias; o desenvolvimento de “habilidades pessoais” para enfrentar as vulnerabilidades; e a reorientação do sistema de saúde que, muitas das vezes, encontra-se voltado para situações de tratamento das doenças e, no caso dos acidentes de trânsito, no tratamento dos acidentados.

Para tanto, ela passa a sofrer uma mudança visando à construção de um processo que torne as pessoas capazes de aumentar o controle e melhorar a sua saúde, envolvendo a população como um todo no contexto de sua vida cotidiana, e não mais procurando focar as ações da saúde apenas junto às pessoas sob risco de doenças específicas, mas sim redirecionando o sistema de saúde

para atuar nos seus determinantes.

A promoção da saúde somente alcançará os seus objetivos se incluir as políticas públicas dirigidas a melhorar a saúde, se promover um conjunto de intervenções que objetivam prevenir doenças e/ou situações de risco de acidentes, se buscar uma educação que objetive tornar as pessoas capazes de ter um maior controle sobre sua saúde, assim como promover uma variedade de intervenções dirigidas a fortalecer as comunidades e aumentar o capital social da população.

Para tanto, precisamos promover a participação cidadã, facilitar a garantia de direitos, o combate às violações e à mitigação da exclusão social. Desta forma, uma política pública é chamada a colocar o seu saber à disposição de populações vulneráveis e excluídas, promovendo a inclusão e a construção do empoderamento dos cidadãos, assim como a emancipação desses.

Devemos, aqui, lembrar que o empoderamento (*empowerment*) é o processo pelo qual indivíduos, comunidades e/ou organizações obtêm controle sobre as decisões e ações relacionadas a políticas públicas através da mobilização e da expressão de suas necessidades. Portanto, espaço para expressão de interesses e visões diferentes e de negociações e construção de consensos, assim como o fortalecimento do protagonismo dos setores excluídos (Armani, 2000).

“A promoção da saúde propõe a articulação de saberes técnicos e populares, bem como a mobilização de recursos institucionais e comunitários, públicos e privados, de diversos setores, para o enfrentamento e a resolução dos problemas de saúde e seus determinantes” (Buss, 1999, p.3).

As estratégias que visam a atingir o conjunto da população são aplicadas, em um primeiro nível, mediante políticas públicas que, no caso dos acidentes de trânsito, por exemplo, devem cuidar da segurança de ruas, estradas e veículos, do uso do cinto de segurança e do controle do consumo de álcool entre motoristas. Isso se torna possível quando passa a não depender somente de decisões individuais, mas também de ambientes que favoreçam essas mudanças.

Segundo Kickbusch (1996, p.16), “a promoção da saúde afeta o conjunto da população, no contexto de sua vida diária, e não se concentra nos indivíduos que correm risco de desenvolver doenças específicas”.

Todavia, necessitamos aprofundar um pouco mais para correlacionar a

promoção da saúde com a redução do risco de acidentes de trânsito.

Vejamus questões centrais da promoção da saúde:

1) Proteção da saúde:

São as medidas legislativas, normativas ou reguladoras que visam a condicionar ou limitar, quer condições ambientais, quer determinados comportamentos individuais, com o objetivo de eliminar ou diminuir riscos para a saúde pública e medidas de vigilância, controle ou modificação das condições do meio, de forma a torná-lo mais seguro e saudável.

2) Prevenção de danos e/ou doenças:

Apresentam-se via medidas que visam a evitar o aparecimento de doenças ou danos específicos, promover a sua identificação e o tratamento precoce ou evitar o aparecimento de sequelas e promover a reabilitação.

3) Educação para a saúde:

Processo que utiliza a comunicação pedagógica no sentido de facilitar a aquisição das competências e capacidades que habilitem e motivem os indivíduos para a realização de escolhas saudáveis, de modo informado, consciente, responsável e autônomo.

A partir desses três pontos centrais (proteção, prevenção e educação), podemos entender que a promoção da saúde, focada na redução do risco de acidentes de trânsito, coincide com uma visão de sociedade em que o saber técnico aplicado à solução dos problemas possui uma grande limitação na solução destes problemas. O acidente de trânsito deve receber um tratamento mais próximo das intervenções que ocorrem hoje para o controle das doenças sexualmente transmissíveis (DST/AIDS), bem como de outras epidemias (dengue, gripe). A solução para o impacto dos acidentes de trânsito na saúde só encontrará um caminho realmente sólido quando as diversas profissões, os inúmeros atores e instituições que se colocarem a serviço de promover esta solução, aceitarem as suas próprias limitações na busca dos resultados positivos (redução dos acidentes de trânsito). O trânsito é um fenômeno humano e de grande diversidade, e, como tal, não admite soluções pontuais e sem o envolvimento de toda a sociedade.

É, neste sentido, que propomos a solução via a promoção da saúde, assim como a quebra de paradigma do que vem sendo aplicado ao trânsito enquan-

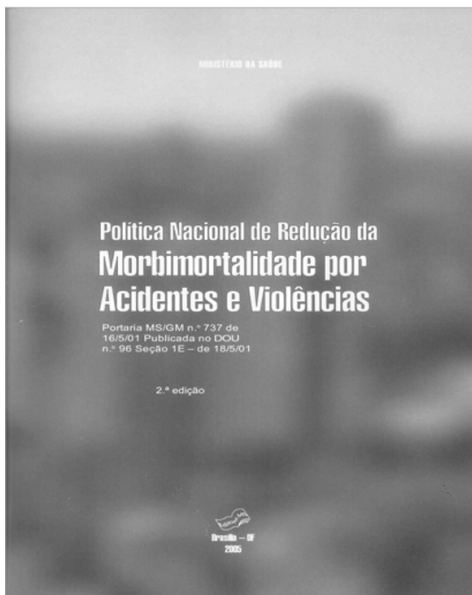
to solução e visão hegemônica. Ou seja, precisamos ter na busca da solução para a redução do risco de acidentes de trânsito a parceria com os atores e instituições responsáveis pela fiscalização dessa, assim como os responsáveis pelo planejamento e execução das obras viárias. Todavia, se insistirmos em permanecer com essas abordagens e visões de modo hegemônico e, muitas vezes, isolado, não alcançaremos os resultados pretendidos. A solução para os problemas decorrentes do trânsito estão na interdisciplinaridade e na intersetorialidade.

O que nos motiva a dar continuidade ao nosso trabalho são as perspectivas existentes hoje no Brasil a partir das políticas públicas. Por exemplo, existem hoje, em algumas pastas do Governo Federal do Brasil, propostas de políticas que caminham na direção da promoção da saúde no trânsito, dentre elas temos a política de mobilidade urbana sustentável.

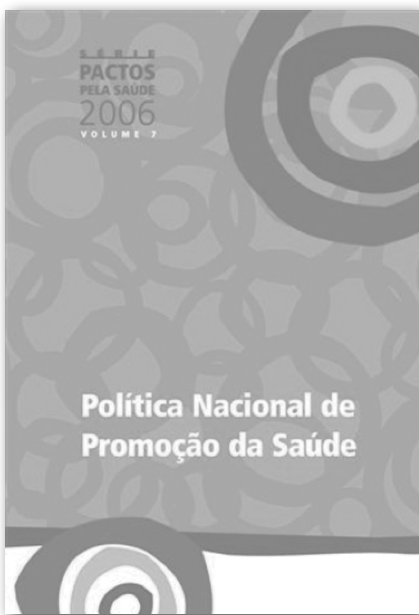
A concepção de mobilidade urbana trazida aqui parte do pressuposto da efetivação de uma sociedade inclusiva, criando mecanismos que irão priorizar os princípios da universalidade e da equidade, visando a formatação de um “outro” ambiente onde o espaço urbano acolha as diferenças, propicie o encontro social e apresente-se acima de tudo como público.

Esta concepção, a partir da busca da sociedade para todos, sem exceção, propõe que o esforço para a produção deste espaço mais justo seja coletivo, que hierarquicamente a liberdade de ir e vir esteja garantida, mas que tudo isso possa existir sem a privação do acesso aos destinos, necessidades e prazeres cotidianos.

Também as políticas de promoção da saúde implementadas via Ministério da Saúde em parceria com diversas secretarias estaduais e municipais de saúde Brasil a fora, conforme exemplos elencados a seguir:



- Promoção de comportamentos e ambientes seguros e saudáveis
- Monitoramento da ocorrência de acidentes e violências
- Ampliação do atendimento pré-hospitalar
- Assistência às vítimas
- Apoio ao desenvolvimento de estudos e pesquisas
- Capacitação de recursos humanos



- Redução da morbimortalidade em decorrência do uso abusivo de álcool e outras drogas
- Redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito
- Prevenção da violência e estímulo à cultura de paz
- Comportamentos, hábitos e atitudes seguras e saudáveis
- Promoção de ambientes e entornos seguros e saudáveis
- Educação em saúde
- Acessibilidade
- Mobilidade humana
- Transporte público: seguro, com qualidade e efetividade
- Solidariedade
- Convivência

É neste sentido que defendemos o engajamento da Psicologia como uma das profissões que se colocam a serviço de promover a saúde no trânsito, contribuindo, significativamente, para a redução do risco de acidentes.

## Referências

Armani, D. (2000). *Como elaborar projetos: guia prático para elaboração e gestão de projetos sociais*. Porto Alegre: Tomo.

Buss, P. M. (1999). Promoção e educação em saúde no âmbito da Escola de Governo em Saúde da Escola Nacional de Saúde Pública. *Caderno de Saúde Pública*. Rio de Janeiro: ENSP/Fiocruz, 15(Sup. 2),177-185.

Dejours, C. (1997). *O fator humano*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.

Kickbusch, I. (1996). Promoción de la salud: una perspectiva mundial. *Promoción de la salud: una antología*. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud, 557(10), 15-24.

Brasil. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997* (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 22 de agosto de 2010, de <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/l9503.htm>.

Silva, R. de O., Reis, D. A. dos (Orgs.) (2003). *A deficiência em trânsito: educação no trânsito para a pessoa com deficiência*. Belo Horizonte: Rogério de Oliveira Silva.

*Primeira Conferência Internacional sobre Promoção da Saúde* (1996, novembro). Ottawa, ON, Canadá.

Rozestraten, R. J. A. (2004). *Psicopedagogia do trânsito: princípios psicopedagógicos de educação transversal para o trânsito para professores do Ensino Fundamental*. Campo Grande: UCDB.

Santos, M. (1997). *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: HUCITEC.



# O trânsito depende de todos nós

**Aurinez Rospide Schmitz**

**Patrícia Viviani da Silva**

Diariamente, estamos expostos a diferentes tipos de violência que aparecem sob diversas formas; a cada fim de semana ou feriado, indivíduos são atropelados e se acidentam nas rodovias e cidades de nosso país. Sofrimento, dor pela perda e uma enorme sensação de impotência são comuns, principalmente porque estes índices não diminuem; pelo contrário, crescem vertiginosamente. Pensar sobre o trânsito exige que cada especialidade envolvida neste amplo sistema se dedique, com afinco, à construção de soluções. Acreditamos que, a partir das somas individuais/profissionais, possamos formar uma grande rede capaz de semear mudanças e colher melhores resultados.

O indivíduo nasce em total desamparo, absolutamente dependente do outro, necessitando de cuidados essenciais para garantir sua sobrevivência física e psíquica. Aos poucos, vai ampliando sua independência e a sua mobilidade, o que nos possibilita inferir que o trânsito é um assunto que remete a todos, independente da idade e do status social.

O trânsito é um direito de todos, englobando o direito de ir e vir com segurança, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (1997). Podemos entender o sistema de trânsito como o deslocamento das pessoas nas vias, utilizando algum veículo motorizado ou não, incluindo as questões relativas à acessibilidade e deslocamentos. Desse ponto de vista, o trânsito se amplia ao conceito de mobilidade humana, cujo bem maior é o ser humano (Moretzsohn & Macedo, 2005).

Schmitz (2010) propõe pensar o trânsito como “se ele fosse uma trama, uma rede de relações em constante movimento, como um tecer e destecer



ininterrupto das ligações, compondo uma forma que não existia antes dele, mas que, com sua participação, ajuda a formar” (p. 104). Tanto as redes formadas como cada encontro no trânsito serão inúmeros. As pessoas, os locais, os horários, as avenidas e estradas, ou seja, o trânsito nunca será igual, e esta é sua característica principal. A ação de cada um determina e é determinada pela do outro. Quando os veículos se inter cruzam, cruzam-se as histórias de seus indivíduos; no entanto, só conhecemos as subjetividades quando a movimentação e o deslocamento não conseguem seguir seu curso. Nesse contexto, o anonimato serve para negar o sujeito e, em consequência, a sua história, afastando-o da responsabilidade pela vida do outro.

A psicologia do trânsito é definida como “área que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram” (Rozestraten, 1988, p. 09). Na prática, muitas vezes, a atividade do psicólogo do trânsito se restringe a avaliações psicológicas nos Centro de Formação dos Condutores. É praticamente impossível falar de psicólogo do trânsito sem mencionar esta atividade, pois, sem dúvida, é a mais antiga função desempenhada pelos profissionais. No entanto, se pensarmos que a psicologia do trânsito é considerada uma das psicologias aplicadas que engloba o maior número de categorias de indivíduos: bebês, crianças, jovens, adultos e idosos (Rozestraten, 1988), temos muito a fazer em diferentes campos de atuação profissional, tendo em vista que, nessa perspectiva, refletir sobre trânsito implica discutir como as pessoas participam deste contexto, considerando suas necessidades, seus interesses e suas características de personalidade.

Toda ação do homem no trânsito é influenciada pelas emoções e por sua personalidade. Para Rozestraten (1986), o condutor do veículo irá expressar no trânsito a sua inteligência e o seu caráter, sendo o trânsito apenas o reflexo destas características. A relação entre os acidentes de trânsito e as características pessoais, patologias psiquiátricas e consumo de substância psicoativa - SPA é levantada em recente pesquisa por Faller, Barros, Ferijolo, Deniz, Machado. & Bumaguri (2010). Estes acrescentam que, muitas vezes, os indivíduos são subdiagnosticados, e, segundo o Conselho Federal de Psicologia (2000), estes aspectos reforçam a necessidade de que uma avaliação psicológica seja realizada com qualidade, exigindo do psicólogo a utilização de todos os

recursos técnicos dentro de rigorosos critérios, tendo em vista a sua responsabilidade técnica e a sua ação como profissional, também com responsabilidade sobre o trânsito.

É imprescindível ampliar esta atuação quando se visa a maior qualidade de vida no trânsito. Levantamento da Organização Mundial da Saúde - OMS (2009) aponta que de 20 a 50 milhões de indivíduos sofrem de traumatismos não fatais decorrentes dos acidentes de trânsito. Atuar de forma terapêutica é incidir nesta população em que o trânsito não foi seguro. É trabalhar nas consequências de dor e sofrimento, auxiliando na reconstrução de vidas. É focar a atenção nos que ficam com sequelas, sejam elas físicas, emocionais ou, ainda, ambas.

Atuar preventivamente é levar em conta a cultura existente e trabalhar para a sua mudança. Vivemos hoje a cultura do narcisismo; a sociedade pós-moderna é caracterizada pelo espetáculo e pela estetização da existência; a ênfase é dada ao presente, destituindo o sujeito de história e de futuro (Birman, 1999). Esta cultura é marcada pelo individualismo, egoísmo e egocentrismo; cada um está preocupado e centrado em si mesmo, sendo capaz, muitas vezes, de negligenciar o outro que está ao seu lado em favor de si mesmo. Como pertencentes ao sistema trânsito, começamos a realmente perceber que este é o cenário onde essas características se revelam a partir do momento em que o interesse individual se sobrepõe ao coletivo. A pressa, a competição e o imediatismo são ingredientes que incrementam ainda mais este palco potencialmente destrutivo e aniquilador. Como profissionais de saúde psíquica, temos um desafiante trabalho: rejeitar esse cenário e nos aliarmos na sua transformação.

Desenvolver ações preventivas em instituições públicas e privadas auxilia na transformação da cultura, o que resultará em menor número de acidentes e lesões no trânsito. Compreendemos que essas devam ser realizadas continuamente, pois ações eventuais não atingem o objetivo efetivo de mudança de comportamento a médio e longo prazo. Temos que ter presente a pressão exercida pela cultura e trabalhar no sentido de propiciar espaços de reflexão e questionamento a respeito da vida, lembrando sempre da coletividade, que implica a vida no trânsito e a necessidade de transformar este espaço em convívio mais humanizado e saudável. Para isso, precisamos nos desassossegar e ser agentes de mudança; não podemos nos conformar com os dados que

aparecem diariamente em nossa frente; o ser humano não pode banalizar estes resultados numéricos que correspondem a inúmeras vidas.

É importante salientar também que, em conjunto com ações preventivas, é essencial que a fiscalização opere. Infelizmente, ainda, a população mostra que necessita de um controle rigoroso externo, e este se faz através da fiscalização.

Desejamos, em um futuro muito próximo, colher os frutos de todas essas iniciativas conjuntas, pois, na verdade, a lei e o controle deveriam estar internalizados em cada um que transita neste sistema; seja como pedestre, motorista, caroneiro ou como usuário do transporte público. Se a palavra hoje em voga é “superação”, que assim façamos todos juntos em prol de maior dignidade no trânsito.

## Referências

- Birman, J. (1999). *Mal-estar na atualidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Conselho Federal de Psicologia (2000). *Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social*. Brasília, DF.
- Faller, S., Barros, H. M. T., Ferijolo M., Deniz. T. de C. M. B., Machado. C. & Bumaguri, D. B. (2010). Psicopatologia e comportamento de risco em motoristas privados e profissionais no Brasil. In F. Pechansky, P. C. A. V. Duarte & R. De Boni (Orgs.). *Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos* (pp. 64-70). Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas.
- Brasil. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997* (1997). Instituto o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 15 de agosto de 2010, de <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/19503.htm>.
- Moretzsohn, R. F. & Macedo, G. M. (2005). *Psicologia e trânsito: compromisso social com a mobilidade humana*. Recuperado em 24 de agosto de 2010, de [http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/artigos/artigos\\_050412\\_0091.html](http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/artigos/artigos_050412_0091.html)
- Organização Mundial da Saúde (2009). *Relatório Mundial sobre o Estado da Segurança Rodoviária*.
- Rozestraten, R. J. A. (1986). A psicologia social e o trânsito. *Revista Psicologia Ciência e Profissão* 6(2), 22-23.
- Rozestraten, R. J. A. (1988) *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP.
- Schmitz, A. R. O. (2010). Trânsito: um palco para a violência. In M. da G. B. Almeida (Org.). *Violência na sociedade contemporânea* (pp. 102-115). Porto Alegre: Edipucrs (no prelo).

# Trânsito seguro: ainda é possível?

Ricardo Schiavon

## **Mobilidade humana: para as pessoas ou para os veículos**

### **A história das cidades**

Até muito pouco tempo atrás, todas as vias urbanas eram majoritariamente utilizadas por pedestres, compartilhando o espaço urbano com carruagens e animais, sem riscos. O aparecimento do automóvel transformou as cidades, priorizando o individual em detrimento do coletivo. Nossas cidades cresceram, em geral, de forma acelerada, espontânea e de modo não planejado. A forma de ocupação do solo urbano, associada a políticas setoriais pouco integradas, acabou por influenciar negativamente o sistema de mobilidade nas cidades, impactando negativamente na qualidade de vida urbana.

### **Mobilidade urbana**

Mobilidade urbana, segundo o Ministério das Cidades (2006a):

É o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas transporte e trânsito (p. 6).

De acordo com o Ministério das Cidades (2006a), pensar a respeito da mobilidade urbana significa pensar os deslocamentos a partir das necessidades das pessoas e seu acesso às facilidades, aos serviços e às oportunidades que a

cidade oferece. Em nosso trajeto de casa ao trabalho, costumamos consumir parte significativa do tempo de nossa jornada diária. Somos obrigados a realizar grandes deslocamentos porque a região onde moramos não nos oferece as facilidades básicas urbanas, tais como escolas, postos de saúde e área de lazer. Os meios de deslocamentos, sejam eles a pé ou de transportes urbanos, são realizados em condições desfavoráveis como, por exemplo, calçadas esburacadas e ônibus em número insuficiente ou superlotados.

Quando as cidades crescem de forma não planejada, não há a preocupação em distribuir as “facilidades urbanas” no território. Nesses casos, a ausência de ação do poder público local acaba por facilitar a criação de áreas e até bairros informais, sem serviços e equipamentos públicos. Essas situações são comuns em áreas afastadas dos centros urbanos, onde o valor da terra é mais baixo, o que acaba por induzir a concentração da população de menor renda. A população dessa periferia precisa de todos os tipos de serviços e, principalmente, de transporte público (Ministério das Cidades, 2006a).

Para o Ministério das Cidades (2006a), todos esses reflexos podem acabar comprometendo a mobilidade das pessoas no espaço urbano, gerando, assim, uma corrente sem fim, um círculo vicioso (crescimento urbano desordenado ou espreado; maior número de viagens e mais distantes; menor frequência do transporte público coletivo; diminuição da qualidade do transporte público coletivo e tarifas mais caras; maior dependência do automóvel; aumento do tráfego, da poluição dos congestionamentos; necessidade de construir mais vias; crescimento urbano desordenado ou espreado, o qual levará a cidade a continuar crescendo de maneira desordenada).

### **Plano diretor**

De acordo com o Ministério das Cidades (2006a, p. 6), o plano diretor:

É o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do Município, integrando o uso do solo, habitação, saneamento e mobilidade urbana, além de ser uma relevante oportunidade de participação social na determinação de políticas urbanas e prioridades de investimento.

## **A circulação não motorizada**

O Ministério das Cidades (2006b, p. 37), refere que:

Caminhar, além de ser a forma mais antiga e básica de transporte humano, constitui-se no modo de transporte mais acessível e barato. Com exceção dos equipamentos necessários para melhorar a mobilidade das pessoas com deficiência, caminhar não exige nenhum equipamento especial. Porém, apesar da infraestrutura de passeios públicos ser relativamente barata, a maioria das cidades brasileiras não se preocupa em acomodar os pedestres com o mesmo empenho dedicado aos veículos.

Os passeios públicos e as áreas de uso compartilhado, planejados para acomodar os pedestres em seus deslocamentos, poderiam constituir elementos de cidades mais humanas. Mas, ao longo do tempo, esses espaços foram sendo cedidos para a ampliação do viário, dos estacionamentos, ou simplesmente invadidos pelos veículos e pelo comércio informal.

Conforme o Ministério das Cidades (2006b, p. 37), “ainda mais grave é a situação das pessoas com deficiência, para as quais é praticamente impossível sair de casa e ter acesso a qualquer atividade urbana sem contar com a solidariedade de amigos ou familiares”.

Ainda, segundo o Ministério das Cidades (2006b, p. 37):

No que tange à segurança dos pedestres nas vias, as intervenções que são, geralmente, adotadas para minimizar os conflitos com os veículos, como, por exemplo, as faixas de travessia, muitas vezes, não são estímulos suficientes para que os motoristas deem preferência aos pedestres. Isto pode torná-los ainda mais vulneráveis aos acidentes, pois são encorajados a usufruir de uma segurança que é ilusória, porque só existe, na prática diária, na presença de autoridades de trânsito ou de dispositivos eletrônicos de vigilância.

A valorização das calçadas como lugar próprio da circulação de pedestre, classificando-a como parte do sistema de circulação da cidade, como preconiza o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (1997), é a solução já apresentada em

toda a história do urbanismo moderno, mas que ainda deve ser efetivamente realizada na maior parte das áreas urbanas do país.

### **A circulação motorizada**

O Ministério das Cidades (2006b, p. 37) refere que “historicamente, no Brasil, o trânsito foi tratado como uma questão policial e de comportamento individual dos usuários, carecendo de um tratamento no campo do urbanismo, da engenharia, da administração, do comportamento e da participação social”.

O Ministério das Cidades (2006b) segue colocando que:

Um trânsito ruim ou no limite criminoso, por falta de punição, aproxima-nos da barbárie. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é dever de todos (p. 37)

“O CTB consolidou a competência de gestão do trânsito urbano nos aspectos referentes ao uso das vias públicas nos municípios, possibilitando que todo o ciclo de gestão da mobilidade ficasse sob a responsabilidade das prefeituras: planejamento, projeto, implantação e fiscalização” (Ministério das Cidades, 2006b, p. 37).

### **Conflitos de trânsito**

Segundo Vasconcelos (2005), a circulação ocorre em um espaço físico de conflitos que precisa ser distribuído entre os que desejam utilizá-lo. As regras desta negociação são determinadas, externamente, pelo CTB e, internamente, na própria rua, pelas decisões tomadas pelas pessoas.

O autor refere ainda que o planejamento da circulação organiza a divisão do espaço e a mediação dos conflitos, por meio de comunicação física e simbólica (sinais) que se supõe que será respeitada pelas pessoas. No entanto, a engenharia de tráfego tradicional trabalha apenas com as características físicas do conflito, a disputa pelo espaço, diferentes estratégias de posicionamento e deslocamento no espaço urbano. Ex: pedestres versus motoristas, moradores

versus motoristas, motoristas versus motoristas, etc.

Já o conflito político é o posicionamento das pessoas no processo produtivo, que utilizam o espaço de maneira diferenciada, sendo que seu “consumo” espacial depende de seu nível de renda e poder (Vasconcelos, 2005).

### **“Na cidade sem meu carro”**

É um movimento internacional em defesa do meio ambiente e da qualidade de vida nas cidades. Surgiu, na Europa, da preocupação relacionada com a qualidade do ar das cidades. No Brasil, além dessa preocupação, a jornada também englobou o grave problema dos acidentes de trânsito, pois nosso país é um dos recordistas.

No dia 22 de setembro de todos os anos, ruas dos centros das cidades se fecham para os carros e caminhões, e se abrem para pessoas aproveitarem caminhadas, ciclismo, teatro de rua, música ao vivo, artes e áreas de lazer para as crianças.

## **Como a mobilização social pode melhorar o trânsito em nossas cidades?**

### **Contextualização**

Há muito se discute trânsito no Brasil com medidas educativas, legais e intervenções de engenharia visando à maior segurança para a população. Milhares de projetos e ações foram desenvolvidos por diferentes órgãos de trânsito, entidades ou mesmo ações de voluntários. Porém, têm ocorrido de forma desagregada e sem direcionamento para objetivos unificados. O limite territorial não pode ser um motivo para a ineficácia de iniciativas que tem como centro a defesa da vida.

Por outro lado, quando muito se fala de cidadania, ainda observa-se a pouca participação efetiva da sociedade. Apesar do apelo que tem a segurança no trânsito a partir da acidentalidade e das mortes constatadas diariamente, a sociedade ainda é movida pela cultura do automóvel, da velocidade, do individualismo e da impunidade.

Uma mudança cultural só ocorre com mobilização social, e, nesta pers-



pectiva, surgiu o Movimento Gaúcho pelo Trânsito Seguro – MGTS, que se constitui no esforço integrado visando a promover a reflexão e potencializar ações para construção de uma cultura de trânsito seguro.

Apesar das dificuldades de compreensão da cidadania, temos a certeza de que a experiência gaúcha servirá para alcançar um trânsito mais seguro não somente no Rio Grande do Sul como no Brasil.

O MGTS possui ramificações em diversos municípios gaúchos por meio de Secretarias de Trânsito e Educação, FAMURS (Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul), DETRAN/RS (Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul), CETRAN/RS (Conselho Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul), Brigada Militar, Agentes de Trânsito, CFCs (Centros de Formação de Condutores), professores e cidadãos voluntários.

## **Objetivo**

Defender a vida, por meio da mobilização dos gaúchos convidados e comprometidos a exercerem ações de cidadania por um trânsito mais seguro, construindo um movimento coletivo de educação para o trânsito, visando a incidir na valorização da vida e na democratização do espaço público um comportamento seguro e solidário, bem como contribuir para a humanização do trânsito no Estado.

Nossa proposta é de uma uniformidade nas ações através de uma linguagem única e de ações conjuntas para reduzir a acidentalidade.

## **Princípios**

*Defesa da Vida:* O direito à vida deve ser sempre a razão de toda e qualquer prática social, por esta razão, o lema do MGTS é: “A vida em primeiro lugar”.

*Mobilização:* São as pessoas comprometidas com a mesma causa que transformam uma realidade. Através dos municípios e comitês, centenas de atividades foram realizadas: caminhadas pela paz no trânsito, blitz educativa, cursos de formação para agentes de fiscalização, curso para educadores no trânsito, palestras, exposições, concursos, teatro, músicas, escolinhas de trânsito, jogos, panfletagens, chamarreadas, seminários, fóruns e encontros. Em cada cidade, agregam-se ao MGTS diferentes grupos: desde escoteiros a batalhões da Po-

lícia Rodoviária Federal. Todos têm algo em comum: querem e sabem que podem mudar a realidade do trânsito agindo no meio em que vivem. Para que consigamos desenvolver e priorizar ações mais eficazes em defesa da vida, a ênfase na educação deve ser nossa meta prioritária, tarefa tanto mais exitosa quanto mais forte for a participação cidadã.

*Cidadania:* É conhecer para agir, e agir para transformar. Mais do que considerar um indivíduo como um ser investido de direitos e deveres para com um Estado, o que buscamos no MGTS é uma mudança cultural que conduza à transformação do espaço em que vivemos. A ação cidadã passa pela reflexão e exigência de políticas públicas comprometidas com a vida e com o meio ambiente. Para tal, o MGTS tem promovido alguns debates de temas polêmicos que tem suscitado propostas que são encaminhadas aos órgãos competentes.

### **Formas de organização**

*Comitês Municipais:* Os comitês são formados para que diversos segmentos da sociedade reúnam-se para discutir e realizar ações de educação no trânsito em seu município e formar parcerias em prol de um trânsito mais seguro com empresas, Centro de Formação de Condutores, Brigada Militar, professores, Secretarias de Trânsito e Educação, entre outros.

*Encontros Estaduais:* O MGTS promove encontros nas cidades integrantes através da representação dos comitês, que tem o objetivo de trocar experiências, integrar lideranças, definir ações e operações conjuntas em todo o Estado e avaliá-las, numa periodicidade de dois encontros por ano. Os encontros estaduais se constituem num espaço para difundir e aderir a novos projetos com parcerias de órgãos públicos federais, estaduais e municipais, entidades como a FAMURS (Federação das Associações dos Municípios do RS), DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito), CETRAN (Conselho Estadual e Trânsito), empresas, entre outros.

*Coordenação:* A Coordenação Estadual é composta por um Coordenador Estadual e doze Articuladores Regionais. Tem como principal atribuição organizar e dar encaminhamento às definições dos Encontros Estaduais, bem como acompanhar as atividades desenvolvidas pelos municípios e propor novas parcerias e projetos.

## Conclusões

Uma cidade civilizada não é a que tem autopistas, mas a cidade em que uma criança em seu triciclo possa circular com segurança. A cidade ideal não existe. Cada cidade tem seus próprios problemas, e deve procurar soluções adequadas para eles. É impossível atender a todos os interesses ao mesmo tempo e no mesmo espaço – as soluções devem ser negociadas. Os interesses no trânsito mudam constantemente. Para definir que tipo de cidade queremos, primeiro necessitamos saber como queremos viver, porque a cidade é um meio para um modo de vida.

A paz no trânsito requer uma nova política de mobilidade que não dê privilégio ao automóvel e que reorganize os espaços para a defesa e a manutenção da vida. Uma mobilidade sustentável tem de ser capaz de satisfazer às necessidades atuais de deslocamento sem comprometer a capacidade de sobrevivência das gerações futuras. Isso representa um compromisso com estratégias e medidas destinadas a recuperar a qualidade do espaço urbano, favorecendo os meios de transporte público, que consomem menos recursos naturais e provocam menos impactos ambientais, bem como os deslocamentos a pé e de bicicleta.

A sociedade também tem suas responsabilidades. Cada indivíduo condutor é também um pedestre e está sujeito às eventuais restrições à sua mobilidade ditadas pela idade, condições físicas, espaço urbano, etc. Predispor-se a uma atitude responsável e cidadã é uma das condições para que efetivamente se mude a cultura do trânsito, tornando efetivas as medidas adotadas para discipliná-lo.

## Referências

Brasil. Ministério das Cidades (2006a). A mobilidade urbana no planejamento das cidades. *Cartilha do Ministério das Cidades*. Brasília. Cartilha no formato digital disponível em [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br)

Brasil. Ministério das Cidades (2006b). Política nacional de mobilidade urbana sustentável. *Caderno Midades*. Brasília, 2ª ed. (6).

Vasconcelos, E. A . de (2005). *A cidade, o transporte e o trânsito*. São Paulo: Prolivros.

# Mídia e trânsito: como podemos melhorar a comunicação sobre segurança no trânsito?

J. Pedro Corrêa

Eventos como o I Encontro sobre Trânsito e Mobilidade Humana do Rio Grande do Sul, organizado pelo Conselho Regional de Psicologia do RS, são ótimas oportunidades para avaliar sobre o quanto sabemos e quanto nos falta saber sobre o assunto até que possamos nos orgulhar do trânsito que compartilhamos.

Acompanhei com grande atenção todas as apresentações e fiquei muito feliz por, nelas, ver qualidade, conteúdo e, numa certa medida, sentido de direção. Foi mais uma ocasião para constatar o quanto os gaúchos são mais unidos, mais solidários e mais determinados na busca de suas conquistas. É algo que salta aos olhos dos “forasteiros” como eu e que deveria servir de exemplo ao restante do país.

Minha apresentação no encontro deveria versar sobre mídia e trânsito em que, em razão de minha formação de jornalista, relações públicas ou mesmo de consultor em comunicação empresarial poderia expor conceitos por mim desenvolvidos sobre a situação do trânsito no país e como melhorá-la. Ressalto sempre que não sou técnico em segurança nem em trânsito, mas meu interesse e meu envolvimento neste campo há mais de duas décadas me sugerem condições de fazer as abordagens que julgo apropriadas.

Como fundador e, em seguida, consultor do Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), desde 1987, vivenciei intensamente o desenvolvimento do trânsito brasileiro. Para marcar os 20 anos do programa, em 2009 escrevi o livro “20 Anos de Lições de Trânsito no Brasil – Desafios e Conquistas do Trânsito Brasileiro de 1987 a 2007”, patrocinado pela Volvo e pela Lei Rouanet. Trata-se de uma grande reportagem cujo objetivo era radiografar o que aconteceu no nosso trânsito nesta época. Uma oportunidade extraordinária de poder comentar o que

percebi de bom e de mau neste período e do que doravante pode ser feito, sempre no sentido político-institucional. Das 20 lições do livro, detive-me em apenas 4 que me pareceram essenciais para desenvolver a palestra.

A primeira lição é a triste constatação de que trânsito continua não sendo prioridade neste país. Desde o advento da indústria automobilística brasileira, nos anos 50, a preocupação dos governos era abrir estradas, fomentar indústrias, gerar desenvolvimento, mas segurança nunca esteve efetivamente na agenda. Isto ajuda a explicar por que não temos cultura de segurança nem cultura de segurança no trânsito, pois isto nunca foi ensinado. Esta é outra das grandes lições destes 20 anos: falta-nos cultura de segurança no trânsito. Se nossas lideranças nunca tiveram estas lições, como esperar que as passassem adiante?

Não se justifica, contudo, que não tenham percebido as enormes perdas provocadas pelos acidentes de trânsito no país. Segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM), nos últimos anos têm morrido mais de 36 mil brasileiros em acidentes, deixando 500 mil sequelados, a um custo nunca inferior a 30 bilhões de reais aproximadamente, e isto não parece preocupar governo e sociedade, a julgar pela inapetência de enfrentar o desafio. A isto chamo de falta de vontade política que, somada à ausência de cultura de trânsito, permitem entender o caos que temos nas nossas ruas e estradas. Pior que constatar esta situação desastrosa, é a falta de sinais de que isto esteja perto do fim, ou, pelo menos, de que venha a ser atacado de frente. Apesar de vozes isoladas chamarem a atenção para o tema, trânsito ou segurança no trânsito nunca foram pauta de plataformas de governos dos candidatos a cargos eletivos nas eleições.

A quarta lição que abordo na minha palestra é a necessidade de aprendermos a vender melhor o trânsito. Para não ficar apenas colocando a culpa nos outros, julgo ser correto admitir que nunca soubemos vender bem o nosso peixe. Aqui, falo especificamente da comunidade que dá importância ao trânsito e tenta fazer dele sua bandeira. Para começar, grande parte dos que se envolvem no setor não estudou trânsito o suficiente, não nos aprofundamos nas suas essencialidades nem nos seus benefícios. Mesmo os “especialistas” de certas áreas de trânsito têm visão monocular do tema e não conseguem formular uma análise conjuntural que leve em conta as muitas variantes que formam o todo.

De maneira geral, falamos mal dele e, de concreto, concordamos que trânsito é um estorvo no cotidiano brasileiro e o que é pior: para muita gente, “trânsito é assim mesmo – não tem jeito” como se isto valesse para todo o mundo. Esta crença, que já foi maior, precisa ser defenestrada definitivamente por aqui. Em suma,

tal como o temos, hoje, trânsito não contribui para a melhoria da autoestima da sociedade.

Os exemplos que vemos há décadas nos países líderes e, mais recentemente, em nações emergentes, mostram claramente que ter um trânsito organizado é questão vital para o desenvolvimento do país, contribuindo para torná-lo mais competitivo. Por se tratar de importante item de saúde pública, o trânsito passou a ser prioridade de governo e, por isso – nestes países – mostra resultados promissores. Como exemplo, cito a Europa que, segundo The European Transport Safety Council (ETSC), está empenhada num intenso programa para diminuir em 50% o número de fatalidades no trânsito até o final de 2010, o que já se sabe que não conseguirá, mas tem dado passos significativos para se aproximar da meta.

Importante ressaltar que a Europa, como de resto o mundo todo, passou, ou ainda continua passando, por grave crise econômica, o que poderia ter comprometido ainda mais seus esforços no quesito trânsito. É bom relembrar também que esta mesma crise apenas sobrevoou o Brasil, o que significa que tivemos ótima oportunidade de diminuir nosso atraso, mas isto passou despercebido.

Para ficar apenas no exemplo europeu, a grande marca deste esforço em reduzir pela metade o número de fatalidades no trânsito é a vontade política da classe dirigente e o sério compromisso entre seus membros de se ajudarem para a obtenção do resultado esperado. Some-se a isto, claro, uma boa organização do comando da União Europeia e a disponibilidade de recursos, se bem que estes advêm dos próprios países-membros.

No relatório anual do ano passado da Comunidade Europeia sobre o trabalho para reduzir as fatalidades no trânsito, chama a atenção a informação de que os países que conseguiram os melhores resultados foram a Letônia (54%), Espanha (52%), Portugal e Estônia com 50%, segundo o ETSC. São países com grandes e variados tipos de dificuldades, incluindo a econômica, mas que nem por isso reduziram seus esforços e, mesmo assim, atingiram suas metas. Como dizia Shakespeare: “se houver vontade, haverá um jeito”. Nestes casos, não se trata apenas de uma questão de vontade, mas também de organização, planejamento e, principalmente, busca e disseminação de conhecimento sobre o assunto. Creio não estar enganado, mas julgo que são todos elementos em grande falta no Brasil de hoje na área do trânsito.

Estes resultados foram conseguidos em países onde não se pode dizer que exista uma arraigada cultura de segurança no trânsito. O que me parece ter

acontecido neles foi algo simples e sério: o governo estabelece um plano de ação de longo prazo, cria uma agência governamental forte com autonomia e autoridade, fixa metas e datas, e envolve a sociedade com todos seus atores num esforço nacional para obtenção dos resultados.

Como modelo de receita, não vejo dificuldade maior para não tentar uma saída brasileira: afinal, vivemos um período de estabilidade econômica, de grande crescimento social, de afirmação democrática (escrevo em meados de setembro de 2010 e não creio que haja alteração no quadro de estabilidade política brasileira independente de quem vença as eleições deste ano) e, assim, julgo termos as condições básicas para iniciar nossa grande marcha pela melhoria e humanização do trânsito. Tudo o que o país precisa para iniciar este longo e paciente processo é de uma liderança na mais alta instância para patrocinar este movimento.

Conta-se que, quando assumiu a presidência dos Estados Unidos (1953-1961), o então General Eisenhower surpreendeu-se de que morriam mais cidadãos no trânsito americano do que na Segunda Guerra Mundial, da qual ele próprio saíra vitorioso. Foi, então, que decidiu criar um Comitê Nacional de Segurança no Trânsito com a missão de colocar um fim naquela “guerra” interna. Desde então, os americanos trabalham sem cessar para diminuir o número de fatalidades, o que não tem sido fácil. Com dimensões geográficas continentais, população superior a 300 milhões de habitantes, os americanos contam mais de 200 milhões de veículos segundo o Department of Transportation (DOT) dos Estados Unidos e, para complicar ainda mais, cada estado possui sua própria legislação de trânsito. Neste ano de 2010, governo e povo norte-americano comemoram o menor índice de fatalidades no trânsito desde 1951: segundo informações da National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), ocorreram 33.808 mortes, número de fazer inveja ao Brasil com seus mais de 36 mil mortos, segundo o banco de dados do Ministério da Saúde.

Voltando ao ponto que abordava, o que precisamos no Brasil é de alguém com autonomia e autoridade para iniciar a grande revolução do trânsito brasileiro. Alguém que tenha consciência de que isto significa, sim, colocar o Brasil na mão certa, dentro de um padrão decente, com índices aceitáveis. Na realidade, é muito mais que isto. Trata-se de enfrentar um problema complicado, multifacetado e que precisa ser encarado de maneira multidisciplinar. Vejamos algumas destas facetas:

- Primeiro, o lado humanitário: a morte de 36 mil pessoas não tem preço. Além delas, são 500.000 feridos ou sequelados, segundo Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde, que, possivelmente, não terão atividade normal para o resto de suas vidas.
- O problema social: a dor das famílias que perdem um membro, muitas vezes, o suporte. Quando a pessoa não morre no acidente, mas sai gravemente ferida, coloca a situação da família em situação complicada economicamente.
- O problema econômico: os cálculos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), de Brasília, mostram que os acidentes de trânsito no Brasil custam 28 bilhões de reais, mas me aventuro a dizer que o total é muito superior, se usarmos, para efeito de comparação, os números dos Estados Unidos, onde os mais de 6 milhões de acidentes reportados custam cerca de 170 bilhões de dólares.

Quando o setor privado perceber que o problema do trânsito é de todo mundo, mas quem paga a conta maior é ele, então podemos ter fundadas esperanças em melhorias significativas e, quem sabe, mais rápidas. Quando as empresas realizaram os cálculos de quanto custa um acidente com seu funcionário em termos de quebra de produção, produtividade, absenteísmo, substituição, custos de reparação de danos, aí sim vamos ver reações concretas. Isto sem falar em perda de imagem por causa do envolvimento do veículo da sua frota, com a logomarca da sua empresa.

No caso de empresas que têm suas cargas atrasadas em função de acidentes, estas passam a ter outros problemas que envolvem o relacionamento com clientes e fornecedores que, numa cadeia interminável, acabam sofrendo as consequências dos acidentes.

Se olharmos o problema pelo ângulo do rombo da Previdência, é fácil imaginar a enorme contribuição dos acidentes de trânsito pelo custo das indenizações, despesas hospitalares e de atendimento médico de centenas de milhares de trabalhadores que, acidentados, acabaram caindo nas costas da Previdência.

Sendo o trânsito um item de saúde pública, cuidar dele, torná-lo um orgulho da cidade, significa melhorar consideravelmente a autoestima da sociedade, o que pode se constituir numa aprovação importante da administração pela sociedade. Assim, não se trata apenas de reduzir custos ou atendimento hospitalar e de emergência, como se isto fosse pouco, mas de ganhar apoio que pode fazer a diferença numa próxima eleição.



Um aspecto importantíssimo que muitos governantes ainda não se deram conta é o de usar o seu trânsito disciplinado (desde que o tenha, claro) como fator de venda, de competitividade da sua cidade. Todos sabemos que o trânsito é o cartão de visita de qualquer cidade. Um forte e sólido argumento de venda do seu município para empresários em busca de novos locais para expansão industrial/comercial é justamente a qualidade de vida que a cidade pode oferecer aos executivos, funcionários, bem como às famílias dos funcionários da nova empresa, com um trânsito melhor, mais ordeiro e com mais segurança. Enfim, os argumentos para melhorar o trânsito de uma cidade são tantos que se pode usá-los em praticamente quaisquer setores de atividades, basta um pouco mais de interesse e dedicação por parte dos governantes locais.

Por isso, defendo ser essencial tratar o desafio do trânsito de forma multidisciplinar ou, como preferem os mais estudiosos, dentro de uma abordagem sistêmica. De fato, já temos exemplos suficientes para constatar que enfrentar o tema de forma amadora, sem estudos, sem conhecer profundamente suas variantes, não levando em conta suas características próprias, é perder tempo, dinheiro e oportunidades de fortalecer o município.

É importante deixar claro que não existe macro solução para macros problemas. O trânsito é tema macro, porém as soluções começam nas pessoas, nas famílias, nos edifícios, nas ruas, nos bairros para chegar à cidade e, por fim, no estado alcançando o resto do país.

O que, lamentavelmente, temos visto muito por este Brasil afora são programas municipais lançados com ações limitadas como só educação de trânsito ou só ações de engenharia de tráfego ou, até mesmo, de fiscalização – a Lei Seca propiciou muitas atividades deste tipo e até com resultados. Não deixam de ter sua importância, claro, mas longe estão de atacar como devem o problema principal. A visão do todo, sem dúvida, é essencial.

Um dos maiores problemas brasileiros é lidar com estatísticas e isto, na área de trânsito, tem se revelado crucial. Talvez por um sentimento latino de não querer mostrar o lado pior do trânsito, um grande número de prefeituras brasileiras parece ignorar completamente a importância das estatísticas de trânsito e, assim, omite da sociedade o número de mortos e feridos na sua cidade. Outras vezes, divulga apenas dados parciais, omitindo o essencial. Algumas prefeituras, tendo opção de usar dados de duas ou três fontes diferentes (Secretaria de Saúde da cidade ou do estado, Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência – SIATE, Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, DETRAN, etc.), acaba divulgando aquela que tem os

números mais baixos. É que os sistemas de coleta de dados são diferentes entre eles. Às vezes, os números de uma fonte são quase o dobro de outras em razão da maneira como são recolhidas as informações. A preferência pelo número menor, nestas circunstâncias, passa a ser uma atitude suspeita por não ser transparente.

Cada vez que termina um feriado longo, observa-se sempre o mesmo drama: a imprensa sai atrás “de quantos morreram nas estradas no feriado” e aí se assiste a um festival do absurdo: a Polícia Rodoviária Estadual dá seus números da malha estadual; aí a Polícia Rodoviária Federal vem com os seus nas rodovias federais. Aí, Brasília faz um balanço, mas só das rodovias federais. Ninguém informa o que aconteceu nos perímetros urbanos, onde, certamente, muitos acidentes teriam ocorrido. Enfim, a sociedade recebe uma saraivada de números e, no final, acaba por não saber da realidade, pois dois ou três dias depois do feriado, quando se poderia saber, afinal, qual foi o balanço final, aí a imprensa já está às voltas com outros assuntos. Enfim, é um desserviço ou, se preferirem, um “serviço de inutilidade pública”.

O pior, contudo, continua sendo o abandono deliberado do uso de estatísticas para a formulação de políticas públicas coerentes. Se perguntarmos à maioria dos nossos prefeitos: “Qual é o número de vítimas de acidentes de trânsito na sua cidade?”, seria capaz de apostar que a maioria deles não acerta. Afinal, se trânsito não é uma prioridade, por que o prefeito iria saber? Isto vale também para a maioria das nossas lideranças, sejam elas de nível federal, estadual ou municipal.

Existem, no Brasil, atualmente, três fontes estatísticas nacionais sobre vítimas de Trânsito: a mais conhecida é a do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, cuja fonte de coleta de dados são os boletins de ocorrências das delegacias de polícias dos municípios brasileiros. Dali, os dados são enviados para as Secretarias de Segurança Pública dos estados de onde são reenviados para processamento em Brasília e chegam ao DENATRAN que os compila e divulga. Em geral, os registros se referem às vítimas na hora e local do acidente, não entrando na conta o que aconteceu com elas até 30 dias depois do acidente, como recomenda a Organização Mundial de Saúde.

Outra fonte de informação é o DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), administrado pela Seguradora Líder dentro do complexo da FENASEG (Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização). Por ali se pode contar o número de vítimas de acidentes de trânsito, pois é ela quem faz os pagamentos das indenizações aos acidentados bem como às famílias das vítimas fatais. Contudo, seus números são bem mais altos que as duas fontes anteriores, a julgar pelo número de pedidos de indenizações. Uma explicação

para isto é que os pedidos de indenizações podem não terem sido feitos no ano do óbito, o que torna complicada a conta final.

A terceira fonte, e que parece ser a mais confiável, é o SIM (Sistema de Informação sobre Mortalidade) do Ministério da Saúde. Sua fonte de dados são as secretarias municipais de saúde que checam todos os atestados de óbitos emitidos no município e os enviam às Secretarias Estaduais de Saúde que, por sua vez, reenviam-nos ao Ministério, em Brasília. Mais confiável quanto a vítimas fatais, o SIM, contudo, não disponibiliza informações sobre número de feridos nem sobre os acidentes cobrindo, no entanto, os pacientes que foram vítimas de acidentes de trânsito atendidos pelo Sistema Único de Saúde.

Ouçó muito pelo Brasil afora que “a falta de estatísticas confiáveis impede a formulação de políticas públicas mais concretas”. Obviamente isto é uma meia verdade, se tanto. Na verdade, não precisamos de estatísticas para saber que nosso trânsito é caótico e que só vai piorar se não forem tomadas sérias medidas. Contudo, se quisermos medir o tamanho do caos, aí sim as estatísticas nos ajudarão bastante para termos um quadro completo e real da situação. Então, em cima delas, poderemos definir as ações necessárias. No Brasil atual, poucos têm usado as estatísticas disponíveis para montar seus programas.

No livro “20 Anos de Lições de Trânsito no Brasil”, que escrevi ano passado, publico uma entrevista com o estatístico Sebastião Amorim que costuma fazer análises dos dados publicados pelo IPEA, de Brasília, em seus estudos sobre causas e custos de acidentes de trânsito no Brasil. Pergunto a ele por que não conseguimos montar uma estatística correta no Brasil e ele explica que problema é que muita gente pensa, equivocadamente, que a maneira correta de adquirir conhecimento sobre um processo é medindo tudo. “Queremos saber 100% mas na verdade com apenas 1% de dados, podemos saber precisamente o que quisermos”, explica. Surpreendente, não? Esta falta de apetite pelas estatísticas realmente é uma das falhas mais graves do nosso sistema trânsito, entre outras. No dia em que tivermos interesse por elas e começarmos a tratá-las com mais cuidado, teremos dado passo significativo para montar programas completos e coerentes de segurança no trânsito.

Infelizmente, também nos falta o gosto pelo planejamento, outra área em que não somos bons e reconhecemos nossa incompetência. Tenho 23 anos de atuação na área de trânsito e não me ocorre ter visto, até hoje, qualquer programa de segurança no trânsito completo, de longo prazo, com objetivos finais bem definidos. O que vejo (ou o que vi) são campanhas, em alguns casos, até bem sucedidas, mas não atreladas a um programa maior, de maior consistência. São ideias, boas ideias, que, eventual-

mente, deram resultados, mas que se perderam no tempo e no espaço porque não continuadas.

Ao longo do tempo que trabalho na área, tenho visto, lido e baixado da Internet planos estratégicos de longo prazo de segurança no trânsito de diversos países ou de entidades estrangeiras responsáveis pela área. Em todos vê-se o cuidado em montar um plano de ação que contemple todas as variantes que podem influenciar resultados dentro de 5 até 10 anos à frente. Por que não somos capazes de fazer o mesmo por aqui?

Há alguns porquês. Uma primeira explicação está na limitação de competência para gerir o trânsito e a segurança no trânsito. De fato, saindo das maiores cidades, não temos tanta gente com conhecimento da área para consertá-la. A boa escola de engenharia de trânsito, montada no início da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo nos anos 70, foi desativada e, desde então, é um salve-se quem puder.

Devemos reconhecer, contudo, que a situação realmente tornou-se complicada, notadamente nos maiores centros onde os congestionamentos estão dando uma surra nos técnicos. A frota tem aumentado muito, o número de motoristas também e as ruas não suportam mais tantos carros. Algumas soluções possíveis, muitas vezes, não são implantadas por causa dos riscos políticos que prefeitos não querem correr para evitar desgastes.

Some-se a estes, outro ponto crucial: a entrega de cargos importantes a aliados políticos como parte dos compromissos de campanha e não a técnicos. Aí, funções importantes são entregues a pessoas (políticos, geralmente) totalmente despreparadas para o cargo e, pior, sem nenhum compromisso com a causa. Como se isto já não fosse ruim o suficiente, acrescenta-se que, ao invés de se cercar de técnicos competentes para gerir sua área, acaba povoando o órgão de gente que vai de aprender do zero o que fazer. Por isso a coisa não funciona. Exemplos são muitos por este país afora. Voltamos ao ponto inicial da minha tese: segurança no trânsito não é prioridade.

Haveria um mundo de comentários a fazer sobre o assunto, mas não teria espaço suficiente para isto. Quero concluir que, se quisermos um trânsito decente, ordeiro e menos violento temos de partir para o desencadeamento de processo multidisciplinar, de longo prazo, começando por um grande trabalho de criar e disseminar cultura de segurança no trânsito neste país.

Isto passa por:

1. Criação e capacitação de novas lideranças na área;

2. Criação de uma agência, um órgão bem estruturado, com autonomia, autoridade e metas bem definidas;

3. Formulação de um plano de segurança no trânsito de longo prazo envolvendo todos os setores ligados à área, preconizando seu envolvimento na busca de resultados finais;

4. Recursos adequados para a execução do plano (não precisa ser caro).

Isto vale para uma cidade, para um estado e, mais do que nunca, para o Brasil, cabendo aos órgãos do setor buscar maior interação efetiva das atividades municipais, estaduais e federais.

Feito isto, tenho certeza de que não faltarão os apoios indispensáveis da sociedade, do setor privado, que será um dos maiores interessados, e, não menos importante, dos órgãos de comunicação, que já despertaram para o assunto.

Questões como legislação e cumprimentos de leis, qualificação de policiais e fiscalização, qualidade das ruas e estradas, sinalização, educação de trânsito, comportamento da sociedade, qualificação de motoristas de carros ou de veículos comerciais e tantas outras serão definidas dentro do plano de ação a ser elaborado.

Estou certo de que temos gente para tocar este desafio assim como tenho certeza dos resultados a médio e longo prazo, e é isto que precisamos garantir. Temos desafios pesados pela frente, a começar pela Copa do Mundo de 2014 e pelas Olimpíadas, em 2016. Mas não é tudo: se queremos realmente entrar na elite dos países líderes mundiais teremos de contar com um trânsito substancialmente melhor, tanto em fluxo quanto em segurança. É possível melhorar bem os dois, mas, para isto, temos de ter motivação, capacidade e recursos. Na minha visão, falta-nos motivação para priorizar o trânsito – o restante, temos.

De 2011 a 2020, o planeta viverá a sua Década Mundial de Segurança no Trânsito capitaneada pela Organização das Nações Unidas, pela Organização Mundial da Saúde e por vários órgãos de nível internacional. Que melhor motivação precisaríamos para colocar os esforços brasileiros, junto aos de outras nações, na busca da paz mundial do trânsito?

## Referências

Correa, J. P. (2009). *20 anos de lições de trânsito no Brasil: desafios e conquistas do trânsito brasileiro de 1987 a 2007*. Curitiba: Volvo.

# Novos paradigmas na gestão do trânsito gaúcho

Rosane Crivella

## **A realidade do trânsito no Rio Grande do Sul**

Trânsito: local do encontro de todos. São vias e vias, rodovias, nós, nossos familiares, amigos, vizinhos. Os destinos são diferentes: a escola, a universidade, o trabalho, a academia, o aniversário, as férias, todos, todos os destinos. Deslocamento de um ponto a outro, isso é, em suma, o que objetivamos ao ingressarmos no trânsito.

Os papéis, alternadamente, invertem-se: por vezes, somos pedestres, em outras situações, condutores ou passageiros. Às vezes, ciclistas ou skatistas. Enfim, estamos em constante contato com o ambiente do trânsito, inserido, assim, em nossas relações sociais.

Transitar faz parte das nossas vidas, em que o trânsito nos influencia e nós o modificamos a todo o momento. Existe uma relação muito estreita entre “o que o trânsito nos dá” e “o que damos ao trânsito” ou “o que damos aos outros que, como nós, participam do trânsito”. Há uma troca sinérgica de emoções, comportamentos e valores éticos de cada pessoa.

O Estado, responsável por garantir condições de circulação à população, deve gerir o sistema de trânsito, mantendo-o em condições adequadas e definindo as regras para que essa circulação seja livre, todavia segura.

O indivíduo, agente ativo do trânsito, é responsável pelo equilíbrio comportamental da relação entre o condutor e o seu veículo e, desse último, com outros veículos e outros indivíduos. Ainda não nos esqueçamos da responsabilidade de todos nós – condutores, pedestres, passageiros, ciclistas e outros,

com relação ao meio ambiente que nos cerca.

Essa deveria ser uma relação harmônica em defesa da nossa qualidade de vida, mas não é isso que, efetivamente, vemos.

De forma geral, nosso sistema viário não se encontra em condições plenas para uma circulação com segurança. O aumento crescente da frota tem dificultado ainda mais a realidade, além de vários outros fatores que influenciam e dificultam a manutenção ou o controle desse ambiente.

Os indivíduos, por sua vez, também não apresentam uma conduta prudente e segura que minimize as dificuldades encontradas. Pelo contrário, muitas das fragilidades do sistema são oriundas da postura humana.

Ao transitarmos, nosso equilíbrio e bom senso devem imperar nessa relação com o outro, além do conhecimento e respeito às regras de trânsito definidas pelo Estado em prol da segurança de toda a sociedade e do ambiente que nos cerca.

O bom senso, nossa capacidade média de adequação às regras e costumes vigentes, é o meio mais adequado para que tomemos os melhores caminhos ou façamos as melhores escolhas, mas os caminhos ou escolhas que seguimos precisam levar em conta, também no trânsito, além dos nossos anseios, os limites estabelecidos para a nossa conduta. Esses limites nos colocam em relação de respeito conosco e com os demais indivíduos que, como nós, estão em circulação nas vias e rodovias e que gozam dos mesmos direitos e obrigações sociais.

Verificamos, a cada dia que passa, que o ambiente do trânsito tem se tornado cada vez mais frio, mais árido, mais violento e, para muitos, ao invés de ser um caminho que liga ao lugar desejado, é o fim de uma jornada – o fim da vida.

As tragédias dos acidentes, amplamente divulgadas pelos meios de comunicação, são confirmadas pelas estatísticas do DETRAN/RS (2009-2010), evidenciando a violência crescente no trânsito do Estado.

Estamos diante de uma realidade brutal, na qual condutores perdem cada vez mais a paciência e são imprudentes como se não tivessem amor pela própria vida. Os pedestres, por sua vez, não respeitam sinalizações de travessia e se expõem em meio aos veículos que transitam. Os motociclistas, desprovidos

de cautela, consomem-se em sequelas, sem fim, oriundas dos acidentes sofridos. Muitas crianças perdem sua infância precocemente, interrompendo o que poderia ser uma grande existência, novas descobertas ou um grande legado de vida.

A violência no trânsito do Rio Grande do Sul mostra que, a cada ano, o número de vítimas da acidentalidade aumenta e mais gaúchos perdem a vida ou ficam gravemente feridos, com sequelas físicas ou emocionais.

O poder público tem unido esforços e os meios de comunicação têm procurado sensibilizar a todos, mas as tragédias continuam acontecendo, continuam sucumbindo famílias inteiras.

### **As estatísticas do Estado (DETRAN/RS, 2009-2010)**

De janeiro a outubro de 2010, já contabilizamos 1.405 óbitos oriundos de 1.174 acidentes fatais no estado do Rio Grande do Sul. Os feridos chegaram ao número de 40.299, provenientes de 33.823 acidentes. Totalizamos nos primeiros dez meses desse ano, 41.704 vítimas de 34.997 acidentes.

Os números de acidentes e de vítimas nos dão a proporção de um (1) óbito para cada vinte e nove (29) feridos e são seis (6) vítimas a cada cinco (5) acidentes.

Em 2009, foi registrado, no Estado, um total de 1.479 vítimas fatais e 46.557 feridos. Cabe salientarmos que, se os números continuarem crescendo na proporção dos primeiros dez meses de 2010, devemos chegar a 1.700 óbitos e 50.500 feridos ao final desse ano – 15% a mais de vítimas fatais e 5% a mais de lesionados. Essa será, sem dúvida, a pior realidade da violência no trânsito do Rio Grande do Sul dos últimos quatro (4) anos, pelo menos.

O Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS – levanta, diariamente, os dados dos boletins de acidentes com vítimas ocorridos nas vias municipais e rodovias de todo o Estado – são tabuladas em torno de 160 ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas por dia de trabalho da equipe, conforme informações da Assessoria de Estatística do Departamento.

O diagnóstico estatístico da violência no trânsito, elaborado mensalmente pela Área de Estatística do Departamento, aponta que a maior quantidade de acidentes com vítimas vem ocorrendo nas vias municipais: 41% dos aci-



dentes fatais e 83% dos acidentes com feridos até outubro desse ano ocorreram nas vias dos municípios gaúchos.

Da mesma forma, o número de vítimas desses acidentes foi maior nas vias municipais: 38% dos óbitos e 81% das lesões até outubro de 2010 ocorreram nas vias municipais do Estado.

Porém, a malha viária municipal soma 144.100 Km (incremento médio de 5% sobre a extensão em 2004, que era de 137.255 Km, divulgada no Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, pela SEPLAG - Secretaria de Planejamento do Estado), obtendo-se média anual de vítimas no trânsito das vias municipais de um (1) óbito e de cinquenta e cinco (55) feridos para cada duzentos Km (200 Km) de malha viária municipal do Rio Grande do Sul – essa é a menor média anual de vítimas por extensão de malha viária, sendo inferior às rodovias.

Se nos municípios ocorreram 41% dos acidentes fatais, restaram 59% às rodovias do Estado.

Nas rodovias estaduais, tivemos 32% dos acidentes fatais e, nas federais, os 27% restantes nos primeiros dez meses de 2010. Em relação às vítimas fatais, 34% dos óbitos ocorreram nas rodovias estaduais e 28% deles nas federais.

Contudo, é relevante destacarmos que, conforme dados do DAER/RS - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul, a malha rodoviária estadual (em torno de 12.700 Km) é o dobro da malha das rodovias federais (em torno de 6.300 Km) no Estado. Assim, a média anual de vítimas fatais nas rodovias, em razão de suas extensões, é maior nas federais do que nas estaduais: nove (9) óbitos para cada duzentos Km (200 Km) de rodovia estadual, sendo de quinze (15) o número de óbitos para cada duzentos Km (200 Km) nas federais.

Além da alta média anual de óbitos das rodovias do estado, os acidentes com lesão representaram 17% até outubro de 2010: 10% nas rodovias estaduais e 7% nas federais. Mas, considerando-se as proporções das malhas rodoviárias, como já citado anteriormente, a média anual de lesões, também foi maior nas federais do que nas estaduais. Chegou-se à média de oitenta e cinco (85) feridos para cada duzentos Km (200 Km) de rodovia estadual, sendo de cento e vinte e quatro (124) o número de feridos das federais a cada

duzentos Km (200 Km) de rodovia.

Os acidentes fatais ocorreram, principalmente, no turno da noite (35% deles), tanto nas rodovias, quanto nos municípios. Nas rodovias estaduais e nos municípios, o índice de óbitos no turno da noite foi maior do que nas rodovias federais (39% dos acidentes com óbitos do turno da noite ocorreram nas vias municipais, 35% nas rodovias estaduais e 26% nas federais).

O turno da tarde concentrou 24% dos acidentes fatais do Estado, sendo que o cenário nas vias municipais foi o mais trágico do turno da tarde, com 49% dos acidentes com óbitos. Nas rodovias estaduais ocorreram 28% dos acidentes fatais do turno da tarde e 23% ocorreram nas federais.

Na sequência, tivemos o turno da manhã, que concentrou 21% dos acidentes fatais do Estado, ocorrendo, principalmente, nas vias municipais: 37% dos acidentes fatais no turno da manhã ocorreram nas vias municipais. Nas rodovias estaduais tivemos 33% dos acidentes com óbitos no turno da manhã e nas federais tivemos 30%.

Já o turno da madrugada concentrou 20% dos acidentes fatais do Estado, com 8% nas vias municipais, 6,5% nas rodovias estaduais e 5,5% nas federais. Esse diagnóstico é extremamente preocupante, pois, no turno da madrugada, a circulação de veículos é significativamente menor, nos levando a crer que esses acidentes ocorrem por negligência, imprudência ou imperícia dos condutores, não tendo relação com a intensidade do fluxo de veículos.

É importante destacarmos, também, que a maioria dos acidentes ocorreu entre sexta-feira e domingo. Notoriamente sabemos pela mídia das tragédias com a acidentalidade fatal nos finais de semana e dados estatísticos do DETRAN/RS confirmaram a situação: 56% dos acidentes com óbitos do Estado ocorreram entre sexta-feira e domingo. Os demais acidentes fatais ficaram distribuídos equitativamente de segunda-feira à quinta-feira (em média, 11% ao dia).

Essa realidade dos nossos finais de semana não é exceção em nenhum tipo viário, pois seguiu o mesmo comportamento nas vias municipais e rodovias.

Já os acidentes com lesão nas vias municipais (83% deles) ocorreram, principalmente, nos turnos da tarde (37% dos acidentes com lesão dos mu-

nicípios ocorreram no turno da tarde) e da noite (30%). No turno da manhã ocorreram 26% dos acidentes com lesão dos municípios e no turno da madrugada 7% deles.

Nas rodovias tivemos 17% dos acidentes com lesão: 10% nas estaduais e 7% nas federais, em proporções semelhantes aos turnos de ocorrência dos acidentes com lesão nos municípios (principalmente nos turnos da tarde e da noite, depois nos turnos da manhã e da madrugada).

O montante de veículos envolvidos em acidentes com vítimas, em todo o Estado, chegou a sessenta e dois mil e vinte e cinco (62.025) até outubro de 2010, sendo que 40,5% foram automóveis e 37% foram motocicletas. Outros 6% foram caminhonetes e camionetas, 5% foram bicicletas, 4,5% foram caminhões, 3% foram ônibus e microônibus e demais veículos somaram 4%.

Mas, obviamente, sendo as frotas de automóveis e motocicletas as maiores do Estado – automóveis são 62% e motocicletas são 20% da frota do Estado, é natural que esses veículos estejam circulando em maior número e se envolvendo em mais acidentes.

Ao proporcionalizarmos os acidentes fatais pelas respectivas frotas dos veículos envolvidos, encontramos índice assustador de acidentalidade fatal em relação ao envolvimento de ônibus e microônibus: 18,3 desses veículos a cada dez mil (10.000) de sua frota. Tivemos 15,8 caminhões envolvidos em óbitos no trânsito para cada dez mil (10.000) de sua frota, foram 2,6 automóveis, 4,4 motocicletas e 4 caminhonetes e camionetas a cada dez mil (10.000) de suas respectivas frotas envolvidos em acidentes fatais.

Em relação aos acidentes com lesão, o maior índice de envolvimento foi, igualmente, o dos ônibus e microônibus, que chegaram a 426 deles a cada dez mil (10.000) de sua frota; em segundo lugar tivemos as motocicletas, com 251,2 delas a cada dez mil (10.000) da frota. Caminhões tiveram índice de 114,5, os automóveis tiveram índice de 87,3 e as caminhonetes e camionetas tiveram índice de 84,8 para cada dez mil (10.000) de suas respectivas frotas envolvidas nas lesões no trânsito.

Para que possamos contextualizar esses índices, o envolvimento dos ônibus e microônibus em acidentes com lesão foi 7 vezes o índice de envolvimento dos automóveis; e o envolvimento das motocicletas, foi quase 2 vezes o índice dos automóveis (proporcionalizando-se a respectiva frota de cada

tipo de veículo).

Essa é uma realidade preocupante, pois os maiores índices em razão das frotas envolvem veículos conduzidos por nossos motoristas profissionais (de ônibus, microônibus e caminhões), e nossos motociclistas, sendo, muitos deles, motoboys. Obviamente, os condutores profissionais transitam, diariamente, em carga horária superior aos demais condutores, estando mais expostos às fragilidades do trânsito. Contudo, a formação profissional lhes confere um grau de responsabilidade ainda superior aos demais, desde os pré-requisitos para o curso de formação até o não cometimento de infrações de trânsito. Os condutores profissionais deveriam ser exemplos de cautela, mas não é o que as estatísticas nos apresentaram.

### **Os municípios com o trânsito mais violento**

Dentre os quatrocentos e noventa e seis (496) municípios do Estado, foi em vinte e nove (29) deles que ocorreu o maior volume de acidentes com vítimas no trânsito. Nesses municípios, foram contabilizados 66% das vítimas do Rio Grande do Sul, de janeiro a outubro de 2010.

As três (3) cidades mais violentas foram Porto Alegre, Caxias do Sul e Pelotas, que, em conjunto, somaram 25% das vítimas do trânsito.

Na sequência, tivemos grande violência nas cidades de Novo Hamburgo, Santa Maria do Herval, Passo Fundo, Canoas, São Leopoldo, Gravataí, Santa Cruz do Sul, Bento Gonçalves, Rio Grande, Uruguaiana, Erechim, Sapucaia do Sul, Cachoeirinha, Sapiranga, Campo Bom, Lajeado do Bugre, Venâncio Aires, Santo Ângelo, Ijuí, Alvorada, Santa Rosa, Osório, Carazinho, Viamão, Santana do Livramento e Guaíba, totalizando, então, os 66% das vítimas do Estado.

Esses vinte e nove (29) municípios contabilizaram vinte e sete mil quatrocentos e setenta e cinco (27.475) vítimas no trânsito, entre janeiro e outubro desse ano; número extremamente preocupante.

Essa dura realidade demanda do poder público e da sociedade uma reavaliação urgente das condições do trânsito, da legislação, dos valores sociais e da conduta dos condutores. Ações em conjunto são emergentes em prol da melhoria da circulação, da segurança e, sem dúvidas, da responsabilização mais severa dos infratores, pois é no cometimento de uma ou mais infrações de trânsito que

se inicia a ocorrência de um acidente.

### **Principais influências e reflexos dos acidentes (DETRAN/RS)**

O trânsito aproxima vários agentes e vários subsistemas que acabam interferindo uns nos outros, provocando alterações ou interferências e caracterizando constantemente novas realidades.

Fatores como o desenvolvimento urbano, a densidade demográfica, a engenharia do trânsito, obras em geral, a conduta dos condutores, dos pedestres e demais indivíduos que circulam; também, as condições meteorológicas e ambientais, assim como, o crescimento da frota e as condições dos veículos em circulação, interferem a todo o instante no ambiente do nosso trânsito.

Os custos da acidentalidade atingem as famílias e o Estado, passando pelos danos físicos, pessoais, de terceiros, materiais, com tratamentos e medicamentos até a reabilitação física e mental, quando possíveis.

Muitas famílias sofrem abalos socioeconômicos, de convívio ou relacionamento, de previdência e perda da capacidade produtiva.

Muitas pessoas e muitas famílias carregam sequelas dos acidentes de trânsito por toda a vida e o custo total de um acidente fica, em muitas situações, incalculável, tamanha sua dimensão.

O Estado, por sua vez, também assume parcela dos custos da acidentalidade, igualmente significativos: o resgate, a assistência hospitalar e ambulatorial das vítimas, a remoção e depósito dos veículos envolvidos nos acidentes, a perícia dos veículos, o suporte aos agentes de trânsito, a indenização do seguro obrigatório, a recuperação de estrutura viária ou rodoviária e a conservação do meio ambiente.

Uma pesquisa realizada pela Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (SENAD) e Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) deu origem ao livro “Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos” (Sousa, Correa, Stampe, Pôrto Junior & De Boni, 2010), e no capítulo XIV do livro foi apontado o custo médio de, praticamente, sessenta e seis milhões e quinhentos mil reais (R\$ 66,5 milhões de reais) no ano de 2008 com as vítimas do trânsito de Porto Alegre.

Segundo dados da Área de Estatística do DETRAN/RS, a acidentalidade

na capital gaúcha é responsável por 15% das vítimas do Estado. Com base nessa proporção, estima-se que o custo médio dos acidentes ocorridos no Rio Grande do Sul - custo do Estado e das famílias - fica em torno de quatrocentos e quarenta milhões de reais (R\$ 440 milhões de reais) ao ano.

Fazendo-se uma análise situacional, sabemos que a velocidade praticada nas vias e rodovias intensifica os riscos de acidentes, e esse fato está diretamente relacionado à imprudência dos condutores e ao desrespeito ao volante.

O excesso de velocidade, infração que lidera o ranking das autuações, representa 45% das infrações anuais cometidas no Estado. Em 2009, foram quase novecentas mil (900.000) autuações apenas por excesso de velocidade - é a autuação mais registrada tanto para os homens quanto para as mulheres, segundo o DETRAN/RS.

Estão, entre as dez (10) infrações mais cometidas, além do excesso de velocidade, a condução de veículo com características adulteradas, o estacionamento ou parada em local proibido, a falta de uso do cinto de segurança, dirigir falando ao celular, avançar o sinal vermelho, dirigir sem documento de habilitação e a ultrapassagem pela contramão em local indevido, essas autuações, em conjunto, representam em torno de 80% de todos os registros das infrações cometidas anualmente nos últimos cinco (5) anos no Rio Grande do Sul.

A sociedade está exposta às tragédias do trânsito, essa é uma realidade triste, mas evidente. E a probabilidade é de que tenhamos um agravamento devido ao aumento crescente da frota do Estado, a qual atingiu o montante de quatro milhões seiscentos e quarenta e cinco mil e oitocentos e oitenta e oito veículos (4.645.888) em outubro de 2010.

O crescimento médio da frota mantém-se próximo a 6,5% ao ano, o que significa um aumento anual de quase trezentos mil (300.000) veículos. São mais de setecentos (700) veículos por dia que ingressam em circulação em todo o Rio Grande do Sul (já consideradas as transferências e as baixas).

Nesse ritmo, projetamos uma frota de cinco milhões (5.000.000) de veículos para o final de 2011 e em torno de seis milhões e duzentos mil (6.200.000) para o fim de 2014. As grandes e médias metrópoles serão as mais afetadas, pois a engenharia do trânsito municipal deverá passar por uma profunda reestruturação, de forma a atenderem as modificações que o trânsito vem exigindo

e ainda virá a exigir.

Os acidentes nas vias municipais são preocupantes, pois as regras de circulação nas cidades estabelecem limites de velocidade bem inferiores aos das rodovias e o significativo número das vítimas nas metrópoles evidencia o desrespeito a esses limites, principalmente no que tange aos atropelamentos, que foram causa de 26% dos óbitos no Estado, perdendo apenas para as colisões, que foram responsáveis por 33% dos óbitos.

As faixas etárias mais atingidas pela mortalidade no trânsito são a de jovens de 18 a 24 anos (18,5% dos óbitos em geral), a de idosos com 60 anos ou mais (16% dos óbitos em geral) e a de adultos de 25 a 29 anos (12% dos óbitos em geral).

Os nossos idosos estão demasiadamente vulneráveis, pois, além de sofrerem 16% do total de óbitos no trânsito do Rio Grande do Sul, 31% dos atropelamentos no Estado levou-os à morte – percentagem elevadíssima em relação às demais faixas etárias.

Na maioria dos municípios temos um trânsito mais distribuído e, consequentemente, mais controlado, seja por agentes, por semáforos ou por controladores de velocidade, dentre outros. Mas o alto número de acidentes nas cidades gaúchas denuncia a necessidade de maior empenho das prefeituras municipais, não apenas quanto à fiscalização e engenharia do trânsito, mas, também, quanto à educação para o trânsito.

Algumas cidades não terão mais para onde crescer a estrutura viária, como é o caso de Porto Alegre e da região metropolitana, Pelotas e Caxias do Sul, onde estão as maiores frotas do Estado e os maiores números de vítimas do trânsito gaúcho.

Na esfera dos municípios, sabemos que no turno da noite nossos condutores estão saindo das baladas, dos bares e de jantares sociais, e que o consumo de bebidas alcoólicas é comum.

Segundo publicação do Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas – CEBRID (2008) e Marquez (2010), o uso de álcool pode provocar alterações de comportamento, diminuição da capacidade de atenção e minimização dos reflexos, e, em alguns casos, gerar comportamento violento do indivíduo. Com base nessas informações, pode-se inferir que é quase um

caminho sem volta quando um condutor, nessa situação, insiste em conduzir seu veículo, pois as condições de reagir a um perigo no trânsito estarão reduzidas. O consumo do álcool vem provocando muitos acidentes e mortes na madrugada das cidades e a conscientização social sobre o consumo de bebidas alcoólicas e de entorpecentes urge!

Os acidentes em rodovias são, igualmente, influenciados pelo uso de álcool e de outras drogas, e que, conforme pesquisa do SENAD e da UFRGS, analisando-se os dados e as características das rodovias, pode-se dizer que as conseqüências são significativamente maiores nesse tipo viário, pois os limites de velocidade são superiores aos das vias municipais, expondo, ainda mais, os condutores ao cometimento de infrações ou envolvimento em acidentes.

Como já citado, a média anual de vítimas nas rodovias federais é a maior do Estado: é de 15 óbitos e 124 lesões a cada duzentos Km (200 Km) de extensão. Já, nas rodovias estaduais, a média anual é de 9 óbitos e 85 lesões a cada duzentos Km (200 Km) de extensão, sendo de 1 óbito e 55 lesões a cada duzentos Km (200 Km) de extensão das vias municipais.

Em termos do comportamento dos condutores, destaca-se que a pressa, o egoísmo e a falta de paciência vêm caracterizando-se em ritmo veloz, assim como a tendência de achar que “podem levar vantagem em tudo” (dita, tendência dos nossos brasileiros), além da capacidade de acreditar que “as leis não são para si e sim para os outros”. A postura, por vezes impaciente, irresponsável e desrespeitosa, que vem sendo praticada por eles é confirmada com os registros de infrações e com os números da acidentalidade no trânsito.

Os altos índices de acidentes e do cometimento de infrações pelos gaúchos estão obrigando toda a sociedade a refletir sobre a conduta dos nossos condutores, sobre o evidente desrespeito para com a legislação, e, acima disso, pela falta de cuidado ao volante expondo a si próprios, aos passageiros e aos demais veículos e indivíduos que também estão em circulação.

É na sede dos municípios, com a união de esforços dos órgãos municipais, estaduais, federais e, até mesmo, da iniciativa privada, que as ações educativas devem se concretizar. É fundamental que despertemos nos indivíduos a atenção aos riscos e às conseqüências de suas atitudes no trânsito, orientando-os e propiciando-lhes a redescoberta de valores fundamentais às relações humanas.

A pressa do mundo moderno está consumindo os valores éticos e sociais



do ser humano. Famílias já não têm mais o mesmo tempo para seus filhos, mas sabemos que a educação, pura e simples, nasce no núcleo da família e lá se consolida.

As escolas têm o dever da formação acadêmica e técnica, mas não da plena formação moral de nossas crianças e jovens. Ética e valores sociais são, sim, responsabilidades das famílias.

Algo precisa ser realizado nos lares, nas escolas e em todos os grupos sociais capazes de auxiliar na mudança cultural na busca de novos paradigmas do trânsito.

O DETRAN/RS vem trabalhando junto aos Centros de Formação de Condutores no sentido de esclarecer e qualificar o contato e o método de aprendizagem, permitindo o desenvolvimento mais amplo dos candidatos. Mas essa é uma árdua missão, pois requer o engajamento desses alunos que já estão cheios de anseios sociais quanto à “máquina” que irão dirigir em breve.

A área de Educação para o Trânsito do Departamento, reestruturada em 2010, com foco na educação como fonte de esperança e transformação social, vem firmando várias parcerias com a Brigada Militar, Ministério da Educação, Órgãos Públicos Estaduais, Prefeituras Municipais e Governo do Estado. São planos de trabalho em conjunto para a realização de cursos de atualização para os agentes de trânsito e de segurança de trânsito para os motoristas profissionais do serviço público, campanhas educativas diversas, eventos sócio-educativos e a formação de professores replicadores da educação para o trânsito nas escolas gaúchas. Mas, além desses projetos, o DETRAN/RS vai implantar a Escola Pública de Trânsito, almejada pelo Departamento e pela sociedade. Também, vai investir em plataforma de Ensino à Distância, ampliando as possibilidades de conhecimento e qualificação em educação para o trânsito.

A implantação, pelo DETRAN/RS, de um sistema centralizado de gestão da acidentalidade vem acontecendo desde o início de 2010. Todas as prefeituras municipais terão acesso aos dados de forma que tenham condições de pontuar locais de maior incidência dos acidentes e possam promover os ajustes ou controles necessários a uma maior segurança. A nova versão do sistema está sendo definida e, em 2011, serão implantados controles ainda mais específicos, que estarão gerando informações mais qualificadas, segundo informações do Departamento.

Nesse ano, a Assessoria Técnica do DETRAN/RS, responsável pela Estatís-

tica do Órgão, promoveu dois (2) Encontros para a Segurança no Trânsito: na cidade de Pelotas, em maio de 2010, e em Caxias do Sul, no mês de novembro deste ano.

É o início da construção dos novos paradigmas socioculturais em nossa sociedade, buscando mudar a postura individual de cada um em prol do coletivo e do bem-social, e por melhores condições de segurança em nossas vias e rodovias.

O foco é a vida! A guerra do trânsito no Rio Grande do Sul precisa recuar pelo bem de todas as famílias, dos nossos amigos, de quem amamos e da nossa casa – nosso corpo e nossa mente, pois precisamos deles para existirmos, criarmos e sermos felizes! E nós merecemos a felicidade, mas precisamos buscá-la com empenho e responsabilidade.

A união de esforços pelo trânsito começa dentro de cada um de nós, com a transformação dos valores, do nosso comportamento e, sobretudo, com respeito e moderação. Mas, também, faz-se necessário que a legislação seja mais rigorosa com os infratores e que as penalizações dos condutores, responsáveis por óbitos ou lesões no trânsito, sejam mais severas.

Precisamos mudar!

## Referências

CEBRID - Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas, UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo (2008). *Bebidas alcoólicas. Álcool e trânsito*. São Paulo, SP. Recuperado em 28 de novembro de 2010, de [http://www.unifesp.br/dpsicobio/cebrid/folhetos/alcool\\_.htm](http://www.unifesp.br/dpsicobio/cebrid/folhetos/alcool_.htm) .

DAER/RS - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (2010). *Extensões totais da rede rodoviária*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de [http://www.daer.rs.gov.br/site/sistema\\_rodoviario\\_rodovias.php](http://www.daer.rs.gov.br/site/sistema_rodoviario_rodovias.php)

DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (2009). *Levantamento da acidentalidade no trânsito RS em 2009*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&cod=18> .

DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (2010).

*Levantamento preliminar da acidentalidade no trânsito até out/2010*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&cod=19>.

DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (2010). *Estatísticas de condutores*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&cod=5>

DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (2010). *Estatísticas da frota de veículos*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&cod=10>.

DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (2010). *Ranking de infrações*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&cod=21>

DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (2010). *Anuário Estatístico 2009. Acidentes*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 10 de novembro de 2010, de <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&codItem=77>.

Marquez, M. (2010, novembro, 23). A cada quatro, um é preso. *Jornal de Brasília*, p. 4. Recuperado em 27 de novembro de 2010, de <http://www.unb.br/noticias/unbagencia/cpmod.php?id=79363>

SEPLAG - Secretaria do Planejamento do Estado do Rio Grande do Sul (2010). *Atlas socioeconômico Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, RS. Recuperado em 30 de novembro de 2010, de <http://www.seplag.rs.gov.br/atlas/atlas.asp?menu=559>.

Sousa, T. R. V., Correa, E., Stampe, M. Z., Pôrto Junior, S. da S. & De Boni, R. (2010). Custos dos acidentes de trânsito com vítimas associadas ao uso de álcool. In F. Pechansky, P. C. A. V. Duarte & R. De Boni (Orgs.). *Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos* (pp. 100-111). Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, RS. Recuperado em 30 de novembro de 2010, de <http://www.ici.ufba.br/twiki/bin/view/CetadObserva/Obra304>.

# Polícia Rodoviária Federal: uma polícia cidadã

Lindomar Cristani dos Santos  
Assis Fernando da Silva  
Silvia Adriana da Silveira Alves  
Glaicon Joel Hirsch  
Jorge Luis da Silveira Nunes  
Marilena Bif Vieira  
Celso Luiz Morais



## **1 - Breve histórico**

Criada em 24 de julho de 1928, com a denominação de “Polícia das Estradas”, somente em 1945, com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, recebeu a denominação de Polícia Rodoviária Federal, ficando vinculada à estrutura organizacional daquele Departamento, como uma unidade totalmente subordinada, integrando o Ministério dos Transportes até 1991, quando passou a integrar o Ministério da Justiça, ao qual permanece vinculada.

Conforme a Constituição Federal do Brasil (1998) artigo 144, § 2º, compete à Polícia Rodoviária Federal efetuar o policiamento ostensivo das rodovias federais brasileiras. Essa atuação objetiva a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio público e particular.

Com o tempo, diversas missões foram incorporadas a essa atribuição constitucional de prover o “patrulhamento ostensivo das rodovias federais”. Com atuação caracterizada pela ostensividade, integrando o Sistema de Segurança Pública, possui competências específicas relacionadas ao trânsito, especialmente as previstas no artigo 20 do Código de Trânsito Brasileiro (1997), e ainda outras atribuições, como as do Decreto 1.655/1995), entre as quais se destaca o disposto no inciso X, a seguir transcrito:

X - colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis.

## **2 - A atuação da Polícia Rodoviária Federal**

A Polícia Rodoviária Federal no Rio grande do Sul tem sob sua responsabilidade uma malha viária 5.870,8 km, que são atendidos por um efetivo de 734 policiais distribuídos em suas 14 Delegacias divididas em 41 unidades fixas, conforme a Portaria nº 43 de 24 de junho de 2009, do Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Para atingir suas finalidades e se mostrar eficiente aos olhos da sociedade, a atuação da Polícia Rodoviária Federal segue especialmente dois nortes interligados: fiscalização e policiamento.

As ações de fiscalização são aquelas especialmente voltadas à segurança do trânsito, posto que estabelecidas de forma planejada, com estratégia, baseada

em critérios objetivos. É por meio da fiscalização de trânsito que muitas condutas irregulares são flagradas e coibidas, pois, desta fiscalização planejada, é possível resultar, e, na prática, resultam, muitas das ações da Polícia Rodoviária Federal no combate aos demais ilícitos.



Por via oposta, o reflexo de uma intervenção positiva da Polícia Rodoviária Federal, nos ilícitos cometidos nas rodovias, repercutem em um trânsito seguro, com o cumprimento de suas regras.



Ainda que feita de forma repressiva – por meio da identificação de infratores de trânsito e a consequente penalização – a fiscalização tem também seu caráter educativo e evidencia a presença do Estado nas situações do cotidiano dos condutores e demais usuários da via, colaborando para

o respeito às normas e o aumento da sensação de segurança por parte da população.

O policiamento é a atuação institucional voltada para a segurança pública, consistindo em ações planejadas, resultando na repressão qualificada a todo tipo de crime, como combate a exploração sexual de crianças e adolescentes, tráfico de entorpecentes e de armas, crimes de trânsito, com atenção especial a alcoolemia, abigeato, contrabando, descaminho, roubo e furto de veículos e de cargas, sequestro, etc.

Também é importante conferir destaque à missão da Polícia Rodoviária Federal de preservação da vida, com atuação relacionada ao resgate de vítimas de acidente de trânsito. A agilidade no atendimento de acidente e remoção de vítimas é fundamental para a preservação de vidas e redução de seqüelas decorrentes do sinistro. Para tanto, os Policiais Rodoviários Federais foram



submetidos a treinamento sobre atendimento pré-hospitalar, foram qualificados, dessa forma, para sua tão nobre atribuição. Visando ao aprimoramento nesta esfera de atuação, e com vistas à otimização dos recursos públicos, a Polícia Rodoviária Federal mantém convênios, em algumas cidades com o

Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU.

As ações de fiscalização e de policiamento estão nas atribuições cotidianas da instituição, que também trabalha com equipes especializadas, qualificando, dessa forma, sua atuação.

Tendo em vista a ampla diversidade de assuntos para os quais a Polícia Rodoviária Federal possui atribuição, uma atitude que tem se mostrado eficaz é a utilização de equipes com conhecimento e treinamento direcionados a determinadas áreas como, por exemplo, a fiscalização de excesso de peso, de transporte de passageiro, de produtos perigosos e de alcoolemia.

Outra inovação na atuação da Polícia Rodoviária Federal é a utilização de equipes táticas no policiamento ostensivo, com treinamento especializado em combate à criminalidade, utilizando-se de planejamento, conhecimento e técnicas diferenciadas. Essas equipes possuem, dentre as características positivas, a facilidade de mobilidade entre os pontos de atuação da instituição, possibilitando o incremento do policiamento e da fiscalização em determinadas áreas conforme a necessidade.

Dentro dessa necessária mobilidade, é importante destacar as ações desenvolvidas pela Polícia Rodoviária Federal nas áreas de fronteira, com reforço de policiamento, intensificando a fiscalização de trânsito e, por consequência, a repressão de crimes característicos de tal área. Em 2009 e 2010, houve operações específicas em tais áreas, algumas com ações integradas a outras instituições.

Com apoio de um número tridígito, divulgado em âmbito nacional, de ligação gratuita – 191 – conforme Resolução nº 357 da Agência Nacional de Telecomunicações (2004), a Polícia Rodoviária Federal pôde se aproximar mais

da sociedade e intervir de forma positiva nas suas mais variadas necessidades.

Essa atuação de proximidade tem se dado através de auxílios aos usuários da rodovia, atendimento de acidente de trânsito, abordagem a veículos em situação suspeita, abordagem a condutores que cometeram infrações que possam comprometer a segurança do trânsito, orientações relacionadas a trânsito, etc., oportunizando crescimento da credibilidade da instituição frente aos usuários desse serviço. Essa credibilidade é evidenciada pela crescente demanda de ligações e pelos resultados percebidos a partir das intervenções.

Ainda dentro de suas atribuições, a Polícia Rodoviária Federal trabalha de forma integrada e em apoio a outros Órgãos, como Polícia Federal, Polícia Militar, Receita Federal e Estadual, Agência Nacional de Transporte Terrestre, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, Instituto Brasileiro de Meio Ambiente, Instituto Chico Mendes, Ministério da Saúde e Ministério Público Estadual e Federal.

Também incumbe a Polícia Rodoviária Federal intervir de forma positiva para a solução pacífica de conflitos, o que ocorre com frequência nas mais variadas manifesta-



ções sociais sobre rodovias federais ou próxima delas. Nessa situação, a instituição trabalha em meio a dois direitos conflitantes: o de ir e vir, assegurado a todo cidadão, e o de manifestação. Toda a mobilização de grupos e toda interrupção de rodovia gera conflito, cabendo à Polícia Rodoviária Federal atuar como intermediadora.

Nesse contexto de intervenção positiva, a Polícia Rodoviária Federal, seguindo uma tendência mundial de polícia cidadã, tem qualificado o efetivo para a utilização de equipamentos que oportunizem o uso progressivo da força, com reação proporcional conforme a ameaça, fazendo uso de tecnologia



não-letal. Para tanto, adquiriu espargidor de pimenta, dispositivo de condução de energia (taser), munições não letais de vários tipos, etc.

Assim, em sua atuação profissional, o policial detém o treinamento adequado e o material necessário para auxiliar em sua tomada de decisão, fazendo o uso legal e progressivo da força.

### 3 – Modernas tecnologias e qualificação do trabalho

Com o uso de novas tecnologias, a Polícia Rodoviária Federal tem qualificado e incrementado sua atuação. Exemplos disso são:

a) sistema de inserção de dados de acidente de trânsito que pelos formulários preenchidos oferecem ao envolvido e demais interessados o registro completo e detalhado do sinistro. Também permite ao usuário acessar o Boletim de Acidente de Trânsito pela Internet. Esse sistema é uma ferramenta confiável de arquivo, gerenciamento e controle de acidentes de trânsito, oferecendo informações e estatísticas detalhadas, colaborando com o trabalho de prevenção;

b) sistema de alerta para cadastro de veículos furtados ou roubados, que oportuniza celeridade ao processo de divulgação do evento, objetivando à imediata recuperação;

c) sistema de videomonitoramento de rodovias, com utilização de equipamentos com ferramentas inteligentes para auxiliar no processo de gerenciamento, oportunizando a identificação e o acompanhamento em tempo real de toda e qualquer alteração na rotina do trânsito, cometimento de infrações, ações criminosas na rodovia (ou próxima a ela), etc. Assim se torna possível um menor tempo de resposta na ação policial, com acionamento da

viatura mais próxima do evento e possibilidade de envio das imagens para equipamento disponível na viatura que atenderá a ocorrência. Algumas funcionalidades do sistema são de análise analítica de imagens, identificação de parada de fluxo, contador de veículos,



identificação de caracteres da placa, entre outras. Essa ferramenta resulta em mais segurança do usuário e do policial;

d) convênio com a Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização - FENASEG para participação no projeto Sistema Nacional de Identificação de Veículos em Movimento - SINIVEM, que consiste na instalação de equipamentos que efetuam monitoramento do trânsito de veículos, com reconhecimento dos caracteres da placa, para consulta automática em banco de dados a fim de identificar veículos em situação de furto ou roubo e alterações relacionadas aos veículos, como, por exemplo, a placa não fechar com as características do mesmo, o que o coloca sob suspeita;



e) dispositivos de condução de energia – taser – e treinamento adequado, utilizados pelo efetivo para fazer o uso progressivo da força, evitando, sempre que possível, a utilização de arma de fogo;



f) talão de auto de infração eletrônico, que oportuniza consulta sobre veículos e pessoas, com inclusão eletrônica do auto de infração, oferecendo agilidade e qualidade a abordagem.

#### **4 – Polícia de proximidade – as ações desenvolvidas:**

Dentro de uma filosofia de polícia voltada para o cumprimento de suas finalidades, trabalhando com eficiência, a Polícia Rodoviária Federal se dedica em âmbito nacional a algumas ações que tem como objetivo conscientizar a população sobre sua responsabilidade no trânsito.

Para tanto, promove ações relacionadas à educação para o trânsito, que repercutem de forma muito positiva na consciência coletiva, podendo destacar:

a) projeto “educação para o trânsito”, que consiste em palestras promovidas em escolas, centro de formação de condutores, empresas, universidades, etc., com calendário permanente. O projeto tem como objetivos principais a aproximação entre Polícia Rodoviária Federal e comunidade e a conscientização do público-alvo acerca do exercício responsável de seu papel no trânsito;

b) projeto “segurança pública: trânsito com cidadania”, que utiliza recursos do Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania – PRONASCI, e consiste em palestras ministradas para condutores de ônibus, de caminhão e para futuros condutores (Centro de Formação de Condutores). O objetivo do projeto é conscientizar o público-alvo sobre a atuação da Polícia Rodoviária Federal, a responsabilidade de cada um no trânsito, segurança pública, cidadania, segurança no trânsito, ética, dentre outros assuntos, dando destaque para o enfrentamento à corrupção, através de diálogos, expondo o preço que a sociedade paga quando existe um funcionário público corrupto e as consequências dos atos de corrupção. Essa iniciativa terá como resultado melhoria da imagem institucional, maior credibilidade em sua atuação e um trânsito mais seguro;

c) projeto “festival estudantil temático – teatro para o trânsito” desenvolvido em escolas públicas e particulares do ensino médio, consistindo em inscrições para apresentação de peça de teatro com enfoque para o trânsito, com premiação para melhores atores, diretores, textos e espetáculos. Esse projeto utiliza o teatro como ferramenta para conscientizar crianças e adolescentes sobre a responsabilidade de suas ações na segurança do trânsito e na prevenção de acidentes. Os objetivos do projeto são sensibilizar o público sobre a temática trânsito, despertar a compreensão sobre a ligação entre trânsito, ética e cidadania, incentivar a reflexão sobre como as ações individuais podem contribuir para a humanização do trânsito, motivar a prática de ações de cidadania que causem transformações na realidade social, desenvolver hábitos de redução de riscos e aumento de segurança no trânsito. Simultaneamente à proposta, ocorrem palestras sobre educação para o trânsito, oficinas de teatro e comandos educativos;

d) projeto “cinema rodoviário” que consiste em comandos de fiscalização no qual usuário flagrado cometendo infração de trânsito, além de receber a

respectiva notificação pela mesma, é convidado a assistir uma palestra educativa. Durante a palestra os usuários recebem orientações sobre segurança no trânsito e assistem a filme educativo relacionado à infração cometida. O objetivo do projeto é conscientizar o condutor sobre sua responsabilidade no trânsito e promover reflexão sobre seu comportamento;

e) projeto ônibus escola, ainda em desenvolvimento, que consiste na adaptação de um ônibus que irá criar um ambiente educativo e divertido, para levar o trânsito até as escolas;

f) comandos de saúde, que consistem em abordagem a condutores e verificações sobre as condições de saúde dos motoristas, com orientações sobre os procedimentos posteriores, visando, especialmente, à conscientização da importância do cuidado com a saúde, e das implicações e do agravamento dos riscos que um problema de saúde pode ocasionar quando a pessoa está na condução de um veículo;



g) projeto “a PRF nas escolas”, que consiste em atividades relacionadas à educação para o trânsito para crianças de escola pública e particular, com a utilização de uma pista, desmontável, que possui sinais de trânsito e semáforo.



Tal projeto foi desenvolvido sob a concepção de que a criança é a fonte pura na qual se pode depositar conhecimentos e incutir hábitos que, se trabalhados conscientemente, serão aplicados e disseminados ao longo da existência de cada indivíduo. Neste sentido, as

crianças, após participarem de palestras educativas, podem circular pela pista conduzindo bicicletas.

### 5 – Buscando cumprir a sua missão

A Polícia Rodoviária Federal conquistou, nos últimos anos, um perceptível crescimento institucional e o seu efetivo pôde participar proativamente desta evolução.

Este crescimento se apresenta também através dos números aferidos pela atuação institucional, conforme podemos observar abaixo:

<b>AÇÕES DO DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL</b>		
<b>FISCALIZAÇÕES - No Rio Grande do Sul</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b> (até 31 de agosto)
VEÍCULOS FISCALIZADOS		254732
<b>TRÂNSITO - No Rio Grande do Sul</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b> (até 31 de agosto)
AUXÍLIO A USUÁRIOS DAS RODOVIAS	12074	7546
ESCOLTA/BATEDOR (Cargas; autoridades, etc)	1724	1055
AUTOS DE INFRAÇÃO	144121	93916
AUTUAÇÕES RADAR FOTOGRÁFICO	202871	75928
DOCUMETOS RETIDOS	11446	7641
VEÍCULOS RETIDOS	9162	6680
CNH's RECOLHIDAS	1082	1549
<b>APREENSÕES - No Rio Grande do Sul</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b> (até 31 de agosto)
COCAÍNA (grama)	27008	21129
CRACK (grama)	35083	23219
MACONHA (grama)	667295	257321
CD/VHS/DVD (unidade)	2238390	780403

ARMAS	182	122
MUNIÇÕES	21380	18280
<b>Total do DPRF no BRASIL</b>		
COCAÍNA (grama)	3702098	3607000
CRACK (grama)	750160	717218
MACONHA (grama)	61906496	74346733
CD/VHS/DVD (unidade)	9132720	4642206
ARMAS	1738	984
MUNIÇÕES	101119	120369
<b>PESSOAS DETIDAS - No Rio Grande do Sul</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b> (até 31 de agosto)
TOTAL DE PESSOAS DETIDAS	2599	1674
<b>Total do DPRF no BRASIL</b>		
TOTAL DE PESSOAS DETIDAS	32304	20762

Dados extraídos do SIGER (Sistemas de Informações Gerenciais), SISCOM (Sistemas de Multas), ROD (Relatório Operacional Diário). Site <http://intranet.sede.dprf.gov.br/PortalIntranet/intranet/sistemasCorporativos.faces>.

Com qualificação profissional e utilização de tecnologia mais moderna, a instituição tem se aproximado cada vez mais da sociedade, crescendo em credibilidade e reafirmando seu papel de polícia cidadã.

Diante disso, a Polícia Rodoviária Federal, acreditando que tudo começa pela educação, tem se envolvido em projetos e parcerias que possam nos levar por um caminho mais seguro. Mas a luta por melhores condições de vida e por uma sociedade melhor depende do envolvimento de todos os atores sociais.

## Referências

Brasil. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988* (1988). Brasília, DF. Recuperado em 4 de agosto de 2010, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm).

Brasil. *Decreto n. 1.655, de 3 de outubro de 1995* (1995). Define a competência da Polícia

Rodoviária Federal, e dá outras providências. Brasília, DF. Recuperado em 10 de agosto de 2010, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D1655.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D1655.htm).

Brasil. *Portaria n. 43 de 24 de junho de 2009* (2009). Departamento da Polícia Rodoviária Federal. Brasília, DF.

Brasil. *Resolução n. 357, de 15 de março de 2004* (2004). Agência Nacional de Telecomunicações, do Ministério das Comunicações. Brasília, DF. Recuperado em 12 de agosto de 2010, de [http://www.anatel.gov.br/Portal/verificaDocumentos/documento.asp?numeroPublicacao=96048&assuntoPublicacao=Resolu%E7%E3o%20n.%B0%20357&caminhoRel=Cidadao-Biblioteca-Acervo%20Documental&filtro=1&documentoPath=biblioteca/resolucao/2004/res\\_357\\_2004.pdf](http://www.anatel.gov.br/Portal/verificaDocumentos/documento.asp?numeroPublicacao=96048&assuntoPublicacao=Resolu%E7%E3o%20n.%B0%20357&caminhoRel=Cidadao-Biblioteca-Acervo%20Documental&filtro=1&documentoPath=biblioteca/resolucao/2004/res_357_2004.pdf).

# Educação: solução para o trânsito

Egon Kvietinski

Nos primórdios, uma das características dos seres primitivos era a vida gregária e nômade. Como viviam da caça e do extrativismo vegetal, os nômades necessitavam buscar os melhores locais para o provimento da sua alimentação e este modo de vida não permitia o transporte de muitos objetos, pois necessitavam economizar o máximo de suas energias.

Com o início da agricultura, o homem, gradativamente, rompe com o ciclo extrativista da caça e da pesca, abandonando a preocupação com a alimentação diária, mas, por outro lado, teve que estocar o seu próprio alimento, o que possibilitou, finalmente, a fixação de um local para a sua morada. Com o passar do tempo, evolui a técnica do cultivo da terra e, em decorrência do aumento da produção, surgiu a possibilidade de comercializar ou trocar os produtos excedentes com diferentes povos e em diversas regiões do mundo. Essa novidade cria para o homem a necessidade de um meio de locomoção mais eficiente e rápido, passando a usar os animais de tração, existentes até nossos dias.

Atualmente, o veículo automotor é o meio de transporte mais utilizado no mundo, sendo um fator propiciador do rompimento de fronteiras. Durante os séculos que se seguiram, a necessidade de socializar-se fez com que o homem começasse a gerar diversos e diferentes tipos de conflitos de ordem cultural, socioeconômica e também religiosa, exigindo uma melhor organização dos grupos sociais.

Assim, surgiu a necessidade da criação do Estado e das leis e, por consequência, de um mecanismo destinado ao controle das condutas e dos com-



portamentos, modelando os homens de acordo com padrões favoráveis ao convívio em sociedade e minimizando a imensidão de conflitos de circulação que se vê todos os dias, principalmente em torno das grandes metrópoles. Com efeito, em se tratando de circulação, o surgimento do Estado propiciou a organização, sistematização e normatização dos atos individualizados de circular e transportar nas vias públicas, surgindo uma disciplina autônoma, sob o enfoque legislativo e científico, o Direito de Trânsito (Abreu, 1998).

Mas a simples normatização das condutas – permitidas e proibidas – não foi suficiente para a harmonização das relações no trânsito, pois verificou-se que o cerne da problemática trânsito está ancorado na visão comportamental, conforme a monografia “O condutor de veículo e a autuação da infração de trânsito realizada pelo policial-militar fiscalizador”, demonstradora de que 82,35% dos infratores entrevistados tinham “consciência de que estavam descumprindo uma norma legal”. Vê-se que a motivação do ato gerador de uma infração de trânsito tem origem na área comportamental. Não é questão de conhecimento!

Entre as possibilidades de intervenção para correção do comportamento infracional no trânsito, tem-se a fiscalização. Pode-se conceituá-la como sendo a ação desenvolvida pelos órgãos recipiendários da atribuição legal, objetivando obstar a continuidade de uma postura inadequada, por meio de penalidades e medidas administrativas previstas na norma de trânsito. Tal conceito denota que tanto a atribuição para agir como os atos infracionais, as respectivas penalidades e as medidas administrativas cominadas devem estar previstas em lei, ou seja, o ato administrativo de fiscalização é ato vinculado.

A fiscalização tem o fim de corrigir a deriva ou o desvio do condutor em relação ao objetivo traçado pela norma, imposta como instrumento garantidor do atendimento de uma necessidade social. Então, pode-se afirmar que a fiscalização compõe o rol de ações educativas para o trânsito, pois, diante da inadequação de determinada conduta, o fiscalizador redireciona o infrator para o atendimento do padrão de conduta estipulado através da norma.

Essa ação de fiscalização, porém, não é bem entendida por alguns condutores infratores, que chegam a verbalizar ser mais importante o empenho da polícia na prisão dos criminosos – entenda-se, os infratores da lei penal – do

que na fiscalização dos infratores de trânsito, pois se autodenominam como “pais de família, trabalhadores, etc.”.

Deve-se levar em conta que a proporcionalidade entre as penas criminais e as penalidades administrativas é realizada pela própria lei. O Direito Administrativo, doutrinariamente, tem a missão de regular as condutas menos lesivas, ficando as mais graves por conta do Direito Penal. Ainda, aos agentes de segurança, tanto na fiscalização de trânsito, quanto na repressão aos delitos, impõe-se o cumprimento da lei, conforme o Princípio da Legalidade estrita, expressamente imposto à Administração Pública no caput do artigo 37 da Constituição Federal, ficando esses agentes impossibilitados de escolher “como e sobre o que agir”.

Em cumprimento ao Princípio da Finalidade, é importante ressaltar que a necessidade de fiscalizar o infrator de trânsito advém do entendimento de que, anterior a cada desastre de trânsito, existe, no mínimo, uma infração ao seu regramento, conforme Gonçalves & Santos (1985), muito embora não haja um estudo conclusivo sobre tal relação.

Diante do meu entendimento de ser a fiscalização uma ação educativa, é importante ressaltar o “Estudo sobre a Redução do Excesso de Velocidade nas Rodovias”, monografia do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de 1997, o qual demonstrou que a autuação do condutor do veículo foi o “estímulo que maior representatividade teve em nível de significância”. Em outras palavras, de acordo com as conclusões a que chegaram seus autores, a fiscalização e a autuação demonstraram ser momentaneamente os instrumentos mais eficazes no combate às infrações de excesso de velocidade e, conseqüentemente, aos desastres de trânsito delas decorrentes.

Todavia, o efeito da fiscalização e, conseqüentemente da autuação, tem pequena durabilidade ou efetividade, não chegando a caracterizar uma mudança de atitude permanente. Tanto é verdade, que, ano após ano, o Comando Rodoviário da Brigada Militar tem aumentado o número de lavraturas de autos de infrações de trânsito e nem por isso tem conseguido diminuir o número de sinistros.

Diante dessas circunstâncias, chego às seguintes premissas:

- 1) a normatização das condutas não foi suficiente para dirimir os conflitos no trânsito;

2) a fiscalização tem demonstrado pequena efetividade na mudança de conduta dos infratores, somando-se à impossibilidade, em tese, de dotar os órgãos de fiscalização de efetivo suficiente para conter o crescente cometimento das infrações em razão do aumento constante da frota de veículos;

3) o uso, tão-só, do aparelho repressor e sua valoração como única solução para redução do cometimento de infrações e, conseqüentemente, da sinistralidade, significa dizer que o Estado não dispõe de plano destinado à redução dos efeitos catastróficos do trânsito, apostando unicamente na tentativa de correção de uma cultura, já dominante, de falta de respeito, humanidade e preservação da vida, como bem maior, através da punição;

4) Algumas tentativas de fuga da mesmice de ações, para não caracterizar o comportamento “esquizofrênico” – quem faz sempre a mesma coisa e espera resultados diferentes, levaram órgãos de fiscalização e a sociedade civil organizada ao desenvolvimento de campanhas educativas, ocasionais, sazonais e equivocadas. Uma porque se resumem, tão somente, à entrega de materiais impressos sem qualquer relação de causa e efeito ou, simplesmente, justificadas por apelos emocionais. Outras são dirigidas ou desenvolvidas, muitas vezes, a partir de atividades lúdicas para crianças, as quais são estimuladas a pensar e agir como motoristas. Percebe-se, ainda, que, muitas dessas ações, sejam elas projetos, campanhas e programas, são assistemáticas, sem um planejamento pedagógico ou didático que contenha itens básicos para mensuração dos seus efeitos na mudança de postura, pois não conseguem dizer quem, quando, onde, como e por quê.

Grande parte dessas ações tem conotação muito mais de marketing institucional do que campanha educativa. Às vezes, grandes campanhas não apresentam qualquer efeito prático e mensurável. Como exemplo positivo chamou minha atenção o serviço que vem sendo prestado por algumas casas noturnas, aonde são vendidas bebidas alcoólicas e em que são disponibilizados etilômetros para teste em seus clientes. Caso fique demonstrada a alcoolemia, o estabelecimento disponibiliza transporte ou serviço de motorista. Entendendo ser o público de frequentadores o universo, o total das preocupações, sua ação social é muita mais eficaz e efetiva do que muitas campanhas desenvolvidas com o dispêndio de milhares de reais, sem contar que pode ser totalmente mensurada, a partir da contagem do público que a

frequente e que não passa no respectivo teste.

Então, qual é a solução? Estamos vivendo uma anomia?

Acredito ser a característica mais forte, no tocante as ações voltadas para a redução de sinistralidade no trânsito, a ausência de uma coordenação única, pois vontade não falta. Ações existem inúmeras, verba não é o maior problema, mas, falta foco, um planejamento estratégico estabelecendo onde, como e quando iniciar, as metas e os respectivos objetivos a atingir, enfim, planejamento.

Uma das ações voltadas para a fuga da citada mesmice foi iniciada no Comando Rodoviário da Brigada Militar (CRBM), que entendeu desenvolver um Programa de Educação com foco no trânsito. Tal decisão contou com alguns fatores, a saber:

1) o Tribunal de Contas do Estado organizou um evento no ano de 2009, no qual o seu Presidente afirmou ter orientado para que se fiscalizasse o emprego do percentual dos valores de multa em educação para o trânsito. Diante disso, o Comandante do CRBM, Ten. Cel. Edar Borges Machado vislumbrou ter encontrado o meio para subsidiar qualquer trabalho em educação com foco em trânsito;

2) outro: certo dia, quando levava meu filho Antonio para escola, ao entrar no pátio, ele ficou chocado com certa quantidade de lixo que havia caído da lixeira, dizendo: “pai, olha o que fizeram com a natureza!”

Após, recolheu o lixo e depositou no cesto. Vendo sua preocupação e ação, inquiri-me sobre a possibilidade dessa preocupação ser desenvolvida para reduzir os efeitos do trânsito;

3) Embora crescentes e catastróficos para a sociedade, acredito que o acompanhamento diário dos noticiários sobre a sinistralidade de trânsito dispensa a necessidade de demonstrar, através de estatística, a importância de qualquer ação que objetive a redução dos seus efeitos;

4) Finalmente, no ano de 1998, foi desenvolvido, no Município de Viamão, em parceria com a Secretaria Municipal de Educação, o Projeto Educando no Trânsito, destinado a subsidiar os professores da rede pública com conteúdo de trânsito para que desenvolvessem trabalhos com seus alunos sobre o tema. O cenário motivador para o desenvolvimento do Projeto, na-

quele ano, era o de um número expressivo de crianças estudando em escolas situadas às margens de rodovias estaduais, fazendo com que elas e seus familiares transitassem pelos respectivos acostamentos quando em deslocamento à escola, bem como ao retornar para casa. Em consequência, alguns sinistros de trânsito ocorreram com esse público, mobilizando a atenção do Comando do 1º Pelotão Rodoviário, sediado, na época, em Viamão.

Com os estímulos acima, aliados com a minha experiência no trabalho já desenvolvido em Viamão, idealizei o Programa de Educação para o Trânsito (PROET) – estruturado pedagogicamente pelo Professor em Letras Gil Pereira Martins e com a assessoria pedagógica na elaboração dos livros, juntamente com aquele professor, da pedagoga e professora das séries iniciais Marlise Guimarães Kvietinski – com o objetivo de estimular e valorizar o respeito mútuo, a cidadania plena, a valorização da vida e a obediência às regras de trânsito. Tudo isso foi determinante para estabelecer a metodologia para o tratamento do conteúdo previsto na Portaria do DENATRAN nº 147, de 02 de junho de 2009, que aprova as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental.

Reconhecendo que poucos militares estaduais possuem a linguagem e a didática necessária para trabalhar o tema trânsito com as crianças e adolescentes, público principal do programa, e que professores, como regra, não conhecem o conteúdo sobre trânsito, aproveitou-se a ideia original do projeto de 1998, desenvolvido anteriormente em Viamão, subsidiando os professores, através de várias capacitações, para que pudessem desenvolver o assunto com os seus alunos.

Quanto à legitimidade, ao encontrar amparo no inciso XI do artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece como competência dos órgãos ou entidades executivos rodoviários do Estado: “promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN”, habilitou-se o Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem do Estado do Rio Grande do Sul - DAER/RS, órgão executivo rodoviário, e por força de convênio, o Comando Rodoviário ao desenvolvimento do PROET nas escolas situadas às margens das Rodovias Estaduais, que totalizam, nos dias de hoje, mais de 52.000 alunos, distribuídos em 247 escolas, aproximadamente.

Considerando tudo o que já foi percorrido até aqui, pensou-se no PROET como um programa de educação para o trânsito, do Comando Rodoviário para a sociedade riograndense da seguinte forma:

I. **Objetivos Gerais:** promover a educação para o trânsito nas escolas públicas estaduais e municipais situadas às margens das rodovias estaduais na área de atuação do Comando Rodoviário da Brigada Militar, propiciando um momento de discussão e reflexão sobre o trânsito local e global, assim como ações educativas e pedagógicas para crianças de 5 a 13 anos a fim de que desenvolvam um olhar atento e crítico para a questão social de trânsito, adquirindo um comportamento preventivo e seguro como pedestres, passageiros e ciclistas, e que sejam motivadas a serem multiplicadoras de um trânsito seguro.

II. **Objetivos Específicos:** propiciar que as crianças e jovens lancem um novo olhar sobre o trânsito entre a sua casa e a escola, desenvolvendo e adquirindo atitudes e hábitos seguros e preventivos de proteção à vida no trânsito, sabendo também avaliar as diferentes situações de perigo. Suscitar discussões e reflexões sobre a ética no trânsito, sobre a democratização do espaço público, o respeito ao outro e às regras de trânsito. Motivar ações que tornem o trânsito mais solidário, pacífico e harmonioso para todos, além de incentivar que fiscalizem adultos que sejam condutores e possíveis infratores.

III. **Público-Alvo:** são os alunos – de 5 a 13 anos de idade – do Ensino Básico e Fundamental de escolas públicas estaduais e municipais localizadas às margens das rodovias estaduais.

IV. **Metas:** serão desenvolvidas através de ciclos. Em 2011, será implantado o 1º Ciclo (ciclo destinado a crianças de 7 e 8 anos de idade), atingindo 31 escolas e, aproximadamente, 930 alunos. Em 2012, será implantado novamente o 1º Ciclo, porém, em todas as escolas, nas turmas com a faixa etária de 7 e 8 anos de idade, iniciando também o Ciclo Básico (ciclo destinado a crianças de 5 e 6 anos de idade), atingindo, aproximadamente, 14.820 alunos. Em 2012, continuar com o Ciclo Básico e o 1º Ciclo, além de introduzir o 2º Ciclo (ciclo para crianças de 9 e 10 anos), atingindo todas as escolas, com turmas da faixa etária de 5 a 10 anos de idade, atendendo, dessa maneira, aproximadamente, 22.230 alunos. Em 2013, implantar todos os Ciclos

novamente, do Básico ao 2º Ciclo, incluindo o 3º e último Ciclo entre todas, nas turmas com a faixa etária de 5 a 13 anos de idade, atingindo um total de 29.640 alunos. A partir de 2014, objetiva-se o atendimento de toda a demanda, chegando ao número total 52.000 alunos distribuídos em 247 escolas.

V. **A metodologia:** tendo como princípio as orientações da Lei de Diretrizes e Bases do Ensino Básico e Fundamental do Ministério de Educação e Cultura – MEC, as Diretrizes e Bases para o Ensino Fundamental do DENATRAN, os Parâmetros Curriculares do MEC e o Código de Trânsito Brasileiro; o PROET será desenvolvido nas escolas públicas estaduais e municipais como um programa de educação para o trânsito em que seu conteúdo, como proposta transversal, será ensinado como atividade interdisciplinar que envolverá as áreas da língua portuguesa, matemática, história, geografia, educação física, educação artística, sociologia e filosofia, em que serão tratados temas como a ética, a cidadania, o meio ambiente, o valor à vida, o respeito às pessoas, o convívio social e a obediência às regras sociais.

VI. **As atividades:** distribuídas em 4 livros didáticos, considerando as fases operatórias de aprendizagem dos jovens e das crianças, de acordo com Piaget, as atividades foram divididas em três unidades temáticas, cada uma contendo três capítulos. Todas interligadas por uma rede de atividades que leva em consideração não só o conteúdo, mas as habilidades e competências necessárias para o pleno desenvolvimento da criança sobre todos os aspectos pedagógicos, suscitando a reflexão, a análise, o debate, além de estimular a criança a conhecer o trânsito entre a sua casa e a escola como um espaço de todos, em que são imprescindíveis valores como a cooperação mútua, a tolerância, a igualdade, a solidariedade, a responsabilidade, entre outros.

VII. **Desenvolvimento:** As aulas serão desenvolvidas no turno regular ou inverso, podendo as atividades ser desenvolvidas durante as aulas regulares ou como atividades extraclasse. Para cada ciclo, está prevista uma carga horária de 100 h/a, com duração de 55 minutos cada, sendo que, a cada semana, haverá dois encontros, de acordo com o ano letivo das escolas. Com apoio pedagógico do Comando Rodoviário, que fornecerá todo o material pedagógico necessário para a sala de aula, a professora responsável em desenvolver o programa terá, ainda, a sua disposição um site para trocar experiências com outras professoras e também para auxiliá-la quanto às dúvidas

técnicas ou para solicitar palestras, apoio em atividades ou materiais que vierem a faltar.

O PROET ainda prevê, anualmente, a capacitação dos professores em três encontros anuais, com 20h/a de duração cada encontro, três oficinas de educação para o trânsito, destinadas aos pais, aos professores, aos condutores de escolares e à comunidade em geral, uma obrigatória na semana nacional de trânsito, a avaliação das ações educativas de todos os participantes do programa, escola, professor e turma de alunos, através do concurso anual “Prêmio Escola Cidadã”, em que se levará em conta a relevância e a seriedade despendidas com a proposta do programa de educação.

VIII. **Crítérios para a escolha das escolas:** foram utilizados dois critérios. O primeiro deles, o mapeamento das rodovias do Estado com maior índice de sinistralidade; em segundo, o mapeamento das escolas de ensino básico e fundamental do Estado às margens das rodovias.

IX. **Pressupostos Didáticos:** o Programa de Educação para o Trânsito está sistematizado em torno de quatro estratégias, a primeira delas através de 4 livros didáticos para os alunos e professores; a segunda, ao oferecer um CD para explorar oralmente os textos que estão nos livros, como a poesia, a música, a cantiga e as parlendas; a terceira, ao oferecer um DVD com filmes educativos, também de acordo com livro a fim de reforçar o que foi apreendido, e a quarta, ao oferecer todo o material didático necessário para que a criança possa desenvolver as atividades em sala de aula, que vão da pintura ao teatro.

X. **O conteúdo:** criteriosamente selecionados, os conteúdos que farão parte das disciplinas priorizam e valorizam a defesa da vida e, nela incluída, a preservação da saúde e do meio ambiente, incentivando entre os alunos o exercício da cidadania plena e consciente. Desta maneira, os conteúdos foram divididos em três unidades temáticas:

- Como tornar o percurso seguro entre a casa e a escola;
- Como conhecer e interagir com o trânsito e com os outros;
- Como desempenhar um papel ativo na segurança rodoviária.

Em torno desses três eixos temáticos estão previstas atividades baseadas no conhecimento teórico e prático previstos em conceitos de legislação de



trânsito, direção defensiva, noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito e noções de primeiros socorros. Em legislação de trânsito, estão previstas as normas gerais de circulação e conduta, o significado dos sinais de trânsito; em direção defensiva, as noções de segurança para pedestres, passageiros e ciclistas; em convívio social e meio ambiente, o respeito pelas pessoas, a cidadania, a preservação do meio ambiente; em primeiros socorros, atitudes e comportamentos diante de situações de emergência em sinistros. Ao serem previstos e desenvolvidos, os conteúdos levam em conta, não só a realidade global do trânsito, mas a realidade local do aluno no ir e vir entre a casa e a escola.

Busco, na exposição do programa de educação do Comando Rodoviário da Brigada Militar, evidenciar que não se promove a mudança de comportamento, in casu, no trânsito, através da mera fiscalização, pois me é muito claro que a sua capacidade de interferência, como ação educativa, é de curtíssima duração. A solução para a redução de sinistralidade no trânsito não passa pelo receio de fazer ou deixar de fazer algo porque existe, ou não, um policial por perto. A real mudança de comportamento, de fato, ocorrerá quando pedestres, passageiros, ciclistas ou motoristas optarem por condutas mais saudáveis e responsáveis em razão de serem as opções mais adequadas para a segurança no trânsito. Este desiderato somente será conquistado através de ações que transmitam valores, não apenas informem, mas explicitem a finalidade de agir ou não de determinada maneira, caso contrário, estaremos desejando uma ação mecanicista, baseada no estímulo-resposta e, como tal, fadada ao iminente insucesso e esquecimento.

Vislumbro no PROET uma alternativa para um trânsito, rural e urbano, mais seguro. Mas, fundamental para isso, é a verdadeira participação dos professores, pois eles são os técnicos que transmitirão os valores a serem internalizados pelo público-alvo, quais sejam, as crianças. Não importa, nesse momento, prepará-los como motoristas, absolutamente. Importa sim, é fazer com que entendam a necessidade da submissão às normas de trânsito porque elas existem como ferramenta para a produção de segurança e, principalmente, de proteção à vida, pois sua finalidade precípua é evitar o conflito no cenário trânsito, servindo como as regras de um jogo, em que milhares de jogadores ocupam, temporariamente, o mesmo espaço.

Mesmo assim, existe um “espaço”, um grau de especificidade nos relacionamentos promovidos pelo trânsito, que nem as normas delimitam, como exemplo, podemos citar o fato de quatro veículos chegarem ao mesmo tempo em determinada interseção não sinalizada. A regra não é suficiente para priorizar a passagem de determinado veículo. Nesse momento, surgem os valores de solidariedade, urbanidade, respeito, cortesia, autopreservação e outros, como o óleo lubrificante entre as engrenagens, evitando o atrito e o desgaste, evitando, fundamentalmente, as mortes.

Afirmo, nós, agentes de trânsito do CRBM, estamos cansados de contabilizar mortos e lesionados no trânsito! Necessitamos, urgentemente, encontrar uma solução coordenada e sistematizada tendente à mudança nas ações e, conseqüentemente, nos resultados das relações sociais no trânsito. Acredito sim que a educação é uma solução para o trânsito e uma das alternativas é o PROET!

## Referências

Brasil. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988* (1988). Brasília, DF. Recuperado em 18 de agosto de 2010, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm).

Brasil. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997* (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 6 de agosto de 2010, de <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/19503.htm>.

De Abreu, W. (1978). Segurança do trânsito: um problema que preocupa a coletividade. *Revista do Departamento de Operação do Sistema Viário da Secretaria Municipal de Transportes*. São Paulo: Secretaria Municipal dos Transportes, 4, 77-83.

De Abreu, W. (1998). *Código de Trânsito Brasileiro: infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais*. São Paulo: Saraiva.

De Brito, A. I., Homem, A. B. de C., Lopes, F. da S. & Forlin, M. A. da S. (1997). *Estudo sobre a redução do excesso de velocidade nas rodovias*. Monografia, Academia de Polícia Militar da Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul, Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Brigada Militar, Porto Alegre, Brasil.

Gonçalves, J. E. L. & Santos, S. B. (1985). *Infração e acidentes: índices de compulsão*.

*Revista de Trânsito do Departamento de Operação do Sistema Viário da Secretaria Municipal de Transportes.* São Paulo: Secretaria Municipal dos Transportes, 9, 27-42.

Kvietinski, E. M., Hoffmesiter, J. B. & Guimarães, L. A. B. (1996). *O condutor de veículo e a autuação da infração de trânsito realizada pelo policial-militar fiscalizador.* Monografia, Especialização Lato Sensu em Segurança do Trânsito, Pró-Reitoria de Pós-Graduação da Universidade Luterana do Brasil, Canoas, Brasil.

Martins, G. P. (2009). *PROET – Programa de Educação para o Trânsito.* Porto Alegre: DETRAN.

# História da educação para o trânsito no Brasil

José Nilson Padilha Bueno

A temática *trânsito* é relativamente recente na história do país. Para compreender este conceito, é importante conhecer a conjuntura mundial e nacional que proporcionaram tal fenômeno.

A partir da industrialização, no final do século XIX, a estrutura social na Europa começa a mudar, principalmente com concentração de pessoas nos centros urbanos. Este fenômeno vai ser percebido no Brasil a partir dos anos 40 (Fausto, 1993) com o fim das oligarquias agrárias e o auge da era Vargas, quando começa a fase de industrialização do país. É justamente neste contexto que surge o primeiro Código Nacional de Trânsito, em 1941, com o objetivo de disciplinar a circulação de motoristas e pedestres.

Pode-se afirmar que: “Nessa conjuntura, também, surgiu um anteprojeto de Educação no Trânsito para escolas, objetivando viabilizar a organização e a execução de um programa sistemático de educação do pedestre e do motorista, definido como operador de veículo” (Salamoni, 2004, p. 98). Ainda, segundo Salamoni (2004), a carência de recursos, a relevância do tema frente a uma sociedade que estava começando a conhecer as vantagens e desvantagens dos veículos e, até mesmo, a falta de profissionais habilitados foram as principais dificuldades para a implantação da temática, de forma espontânea, no universo escolar.

O ciclo da expansão econômica dos anos 1957/1961 “correspondeu a constituição decisiva da industrialização pesada no Brasil”, em que se articulou, durante o governo Kubitschek, um Plano de Metas. Como as necessidades do complexo industrial eram maiores do que o complexo ferroviário

poderia comportar, neste sentido, “o sistema ferroviário esteve destinado a ceder lugar ao sistema rodoviário onde os recursos públicos tiveram prioridades para sua ampliação” (Braga & Agune, 1979, p. 21).

No entanto, neste momento, a preocupação era tão grande em se desenvolver uma rede rodoviária que os problemas de comportamento, que já começavam a ocasionar muitos problemas, como nos coloca Beux (1960) “a infortunística estradal ceifa mais vidas do que as guerras”, para isto, a educação já deveria estar presente desde o início dos bancos escolares, “pois que o indivíduo deve reconhecer a necessidade de submissão ao interesse público”, já ensejando um grande pacto social, o qual era chamado pela imprensa, rádio e televisão educativa e radiodifusão em geral de sistemática campanha do trânsito que, por sua vez, ambicionava a formação de profissionais especializados para auxiliar nesta tarefa, bem como a criação de entidades civis especializadas nestas questões (Beux, 1969, p. 38).

Em 1964, com o Programa de Ação Econômica do Governo (1964/1966), começou novamente a se levantar a inviabilidade de investimentos em ferrovias, pois onerava a união, dando muito pouco retorno aos cofres públicos, já o “padrão automobilístico - rodoviário era reforçado por instrumentos tributários que lhe asseguravam financiamento independente das restrições orçamentárias” (Braga & Agune, 1979, p.43). Por outro lado, “a contribuição dos veículos automóveis através do imposto único que cobre praticamente a totalidade da despesa da Nação com as rodovias” (Braga & Agune, 1979, p.44).

Nos anos 1968/1970, no Programa Estratégico de Desenvolvimento e no reforço à infraestrutura para o crescimento, entre 70 e 74, o Brasil conhece um momento de recuperação econômica “ao qual se sucederão anos de intenso crescimento com a liderança do setor industrial de bens de consumo duráveis” (Braga & Agune, 1979, p.44). Observa-se que está ausente dos planos, desde 1964, qualquer preocupação quanto ao papel social e de educação com a utilização de todos esses novos paradigmas que começam a se formar.

Durante o Regime Militar (1964-1985), segundo Salamoni (2004), criou-se a obrigatoriedade dos órgãos gestores do trânsito, para que, pelo menos uma vez por ano, se realizasse uma campanha educativa de trânsito, responsabilizando também o Ministério da Educação e Cultura para a divulgação

de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do país.

Neste período, foram produzidas cartilhas sobre educação para o trânsito, com regras básicas de comportamento no trânsito. Este procedimento, que não levava em consideração fatores como regiões do país, nível sócio-econômico e faixa etária da população atingida, mesmo assim contribuiu para a formação de uma primeira cultura de educação para trânsito entre a população. Esta cultura, entretanto, era baseada simplesmente em respeito a regras, cumprimento de leis. Não havia ainda uma preocupação de conscientização dos motoristas e pedestres sobre os riscos e responsabilidades relativas a este sistema tão complexo.

Este tipo de concepção de educação não buscava envolver os atores do trânsito na escolha de situações mais seguras, mas simplesmente fazê-los respeitar uma legislação, sob ameaça de punição (multa), a qual, no Brasil, pela cultura da impunidade, muitas vezes, não vinha, ou era burlada através de propinas diretas aos representantes do esforço legal. Por exemplo, o cinto de segurança, acessório que já começava a fazer parte de todos os carros, em geral, não era usado para a proteção, mas por que o guarda de trânsito poderia multar quem não usasse.

O primeiro sinal de mudança nesta conjuntura acontece em 1976 em São Paulo, quando a CET (Companhia de Engenharia e Tráfego), primeira empresa municipalizada de trânsito no Brasil, então, com três anos, preocupada com o alto índice de acidentalidade e o evidente problema comportamental desenvolveu um trabalho junto à população com o objetivo de colher informações que servissem de base para a adequação de comportamentos de trânsito em todos os níveis.

Este trabalho gerou um projeto de educação de trânsito. Um processo de aprendizagem, que implica em atuação contínua e na consciência de que a conquista das condutas ideais se faz gradativamente, e em longo prazo. Com as experiências adquiridas através de exaustivos trabalhos junto à população, estruturou-se na CET uma equipe de técnicos voltados exclusivamente para a educação de trânsito, que consiste em:

*1 - Educação de trânsito nas escolas (projeto escola);*

*2 - Treinamento de motoristas profissionais (táxi-ônibus);*

### 3 - Ação comunitária (*Trabalho com a comunidade*).

Este projeto, premiado no 1º Congresso Brasileiro do Macroestudo de Segurança de Trânsito em 1979, foi, de forma efetiva, o primeiro projeto continuado de educação para o trânsito no país (Anais de 1º Congresso Brasileiro do Macroestudo de Segurança de Trânsito de Desenvolvimento Viário).

Em 1978, o Ministério da Justiça lança um Plano Nacional de Segurança no Trânsito, no qual traz as diretrizes para a Educação de Segurança de Trânsito (Diretrizes de Segurança de Trânsito, 1978, p. 37-58), no qual afirma que 70% dos acidentes de trânsito são em função do comportamento, tanto de motoristas, quanto de pedestres, por isso “se faz necessário que todas as entidades co-responsáveis pelas ações no trânsito empreendam esforços coordenados, visando a promover, com a maior brevidade possível, a elevação do nível de conhecimento da população sobre a segurança de trânsito” (Diretrizes de Segurança de Trânsito, 1978, p. 51).

Esta formação compreendia a pré-escola, o 1º e 2º grau, o Movimento Brasileiro de Alfabetização - MOBRAF e faculdades afins, idosos, condutores, já acenando para a melhoria da formação de instrutores que formam condutores e que as faculdades de Educação, a “exemplo que já acontece em outros países, a formação de condutores de veículos em estabelecimento de ensino regular deve ser atribuição de professores com curso de nível superior, apropriadamente capacitados para essa particular tarefa” (Diretrizes de segurança de Trânsito, 1978, p. 52), inclusive em sociologia e psicologia. A participação da sociedade se dava pela participação das Patrulhas Escolares, que podiam participar jovens acima de 14 anos. “Recomenda-se que sejam realizadas campanhas educativas visando à colaboração dos condutores para o cortês acatamento da orientação dos patrulheiros” (Diretrizes de Segurança de Trânsito, 1978, p. 55).

Refletir sobre o tema trânsito de forma mais ampla, voltada para a conscientização, além do regramento, só vai ganhar espaço a partir da metade da década de 80, com a realização de simpósios e congressos sobre o tema. Em 1981, em São Paulo, constitui-se o primeiro grupo de educação para o trânsito e realiza-se o primeiro congresso nacional sobre trânsito. Simultaneamente, nesse mesmo período, o aumento do número de veículos e do tamanho das cidades, bem como a glamourização cultural da velocidade (músicas e filmes

disseminavam o gosto pela transgressão nos carros), associada à sentimentos de liberdade, juntamente com os símbolos de poder representados pelos veículos mais potentes, levam a um aumento da violência no trânsito.

Estes fatores, dentre outros, levaram o Congresso Nacional a promulgar, em 1997, um Novo Código de Trânsito Brasileiro, que viria com o ajuízo de punir de forma bem mais severa todos os abusos cometidos no trânsito. Ao mesmo tempo, a nova lei, refletindo os esforços das equipes de educação de trânsito, da imprensa e da própria sociedade, também reforça que: “tão importante quanto ao esforço legal para a coibição das infrações, é a necessidade da reeducação comportamental no trânsito, que também deve estar integrado com a engenharia de trânsito e tráfego”.

Entre as peças culturais que difundiam o gosto pela velocidade, pode-se citar desde “subi a rua Augusta a 120 por hora”, “as curvas da estrada de Santos”, de Roberto e Erasmo Carlos, e o filme “Motorista sem limite”, do ídolo gaúcho Teixeirinha.

### **A educação para o trânsito em Porto Alegre**

Porto Alegre cresce e se moderniza a cada ano, sempre procurando a excelência e a melhoria contínua dos seus serviços a fim de proporcionar qualidade de vida à população. Buscar uma educação de qualidade é um desafio de todos os envolvidos no processo de modernização da cidade, desde os órgãos gestores públicos, empresas, escolas até a população em geral, cada um com sua parcela de contribuição e responsabilidade. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2006):

O problema “Acidentes de Trânsito” tem sido incorporado ao cotidiano da vida das pessoas, silenciosa e assustadoramente. Conhecer melhor essa realidade, criando subsídios para tomada de decisão e implementação de ações pelos organismos legalmente responsáveis, é o primeiro passo para a mudança dessa cruel realidade.

As estatísticas refletem somente os envolvidos diretos nos acidentes de trânsito. Reconhecer que, além destes, há indivíduos que, de maneira indireta, aproximam-se do problema - familiares próximos dos acidentados, policiais rodoviários e outros agentes de controle do trânsito nas



estradas, pessoal de emergência e de socorro, repórteres e o público que acompanha o noticiário –, significa constatar que os números dos impactos dos acidentes alcançam uma dimensão epidêmica.

Neste contexto, em que se destaca a violência do trânsito com um elevado número de perdas e danos pessoais e materiais – incluindo o crescente índice de mortes da população entre 18 e 35 anos – a Assessoria de Educação para o Trânsito - ASSET, foca seu trabalho. Seu ponto de partida é tanto o conhecimento prático dos agentes de fiscalização de trânsito, acumulado ao longo do cumprimento de suas atividades profissionais, quanto os referenciais teóricos disponibilizados pelo DENATRAN, pela bibliografia existente e pelas experiências bem-sucedidas socializadas em encontros, visitas técnicas e mídias diversas.

Um sistema de trânsito é integrado pelos três eixos: Engenharia, Fiscalização e Educação, que, em tese, devem trabalhar em conjunto para encontrar soluções para os problemas que a cidade enfrenta. No entanto, percebe-se que, normalmente, este tripé não está organizado de forma harmônica. Ousamos dizer que a educação para o trânsito é relegada a segundo plano quando se pensa na estrutura de trânsito de um município. Porto Alegre sofreu com o mesmo problema por alguns anos, fazendo algumas tentativas de implantar a educação no trânsito, mais por pressão da sociedade e força de mobilização dos agentes de fiscalização, do que por vontade política de se investir neste setor.

Em 1999, houve o primeiro grande movimento de organizar a educação para o trânsito na Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, no chamando Grupo de Educação para o Trânsito - GETRAN, que, apesar de ter ficado pouco tempo em atividade, ainda hoje muitos sentem saudade, pois, pela intensidade com que foi realizado, na forma com que congregou um grande grupo de agentes que dividiam as atividades de fiscalização e educação, e aliado a uma coordenação forte, conseguiu, em pouco tempo, tornar-se referência no Brasil. Com esta nova forma dos agentes de fiscalização realizar educação para o trânsito, envolvendo teatro, palestra, circuito e outras formas pedagógicas de ensinar, passou a ser modelo copiado por outros municípios.

Em 2001, começa o Projeto Travessia que, em parceria com a Fundação de

Assistência Social e Cidadania - FASC, monitorava a entrada das crianças na escola. Em 2003, o EPTC na escola consistia em atividades mais direcionadas nas escolas do município, sendo que, nestas duas etapas, o envolvimento dos agentes de fiscalização acontecia de forma mais discreta.

### **ASSET – Assessoria de Educação para o Trânsito**

Este quadro começa a se alterar em 2005, pela primeira vez, cria-se um setor independente, com a exclusiva e definida função de desenvolver um programa permanente de educação para o trânsito que envolva toda a cidade.

Desta forma, surge a ASSET, Assessoria de Educação para o Trânsito da EPTC, tendo como um de seus focos principais contribuir para o cumprimento da missão institucional da empresa, buscando tornar-se referência em mobilidade, propiciando um ambiente favorável ao desenvolvimento social e econômico sustentável, através da qualificação da acessibilidade, do transporte e da circulação, em sintonia com as necessidades da população – ao prestar serviço à sociedade e atender à determinação legal prevista no Código Brasileiro de Trânsito de prover a Educação para o Trânsito (Art. 74 da Lei 9.503/97) bem como desenvolver projetos nesta área. A educação no trânsito caracteriza, portanto, uma das funções da EPTC, ao contribuir para reduzir acidentes e disseminar uma cultura de respeito à sinalização e à fiscalização do trânsito. Sabemos que a Educação para o Trânsito não deve se restringir somente ao ambiente escolar, espaço em que há muito já se tem trabalhado sobre este imprescindível tema, mas sim envolver os demais segmentos da sociedade que estão em constante interação no sistema de trânsito, por isso a busca de crescimento e qualificação da Assessoria.

A ASSET cresceu, estruturou-se, ganhou respeito do público interno e reconhecimento de toda a população de Porto Alegre, inclusive de outros municípios e estados, sendo convidada a participar de congressos, seminários, entre outros, e, nestes 5 anos, mais de 600 mil pessoas já tiveram algum tipo de intervenção realizada por este grupo, com 310 escolas desenvolvendo atividades de educação, com maior ou menor intensidade, mas sempre de forma qualificada, o que nos alegra muito, porém, em muitas delas, não conseguimos dar prosseguimento ao trabalho simplesmente por não termos estrutura física e humana para isto. São ações com empresas (mais de 150 já atendidas), associações, entre outros tantos parceiros que fizemos nestes anos.

Para o alcance das metas, as ações propostas pelo Programa Permanente de Educação para o Trânsito da ASSET estão organizadas em três eixos, com foco em diferentes

públicos, escolares e não escolares – desde a educação infantil passando pelo ensino médio, educação de adultos até a melhor idade – e o público característico do trânsito, como pedestres, motoristas, os motociclistas, ciclistas, esportistas, enfim, todos os usuários das vias, enquanto pedestres ou condutores.

### **1º Eixo: Ações para públicos específicos**

- Criadas a partir do foco estabelecido pela Direção da empresa;
- Atualmente, as ações estão direcionadas aos motociclistas, aos pedestres e ao trabalho educativo nas escolas.

### **2º Eixo: Projetos educativos**

A fim de aumentar a rede de multiplicadores de ações educativas no trânsito e contribuir para o fortalecimento das parcerias institucionais, a ASSET elaborou os seguintes projetos:

- Curso de capacitação para multiplicadores da educação para o trânsito (já foram realizados seis cursos em parceria com a Secretaria Municipal de Educação de Porto Alegre (RS) e a Secretaria de Educação do Rio Grande do Sul – SEC desde 2008;
- Prêmio EPTC de Educação para o Trânsito (estamos no 3º Prêmio);
- Curso de Educação para o Trânsito à Distância (em fase de estruturação);
- Educação para o Trânsito Começa em Casa (funcionários da EPTC e Prefeitura Municipal de Porto Alegre);
- Acompanhamento e Assessoramento de Projetos desenvolvidos em parceria com escolas;
- Palestras e intervenções em empresas;
- Participações em Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho – SIPAT.

### **3º Eixo: Participação em eventos públicos**

As ações de educação acontecem em diversos espaços a convite de órgãos da Prefeitura, outros municípios, centros comunitários, voltadas para o público em geral.

Pode-se destacar a participação da ASSET nos seguintes eventos:

- Semana de Porto Alegre;
- Semana do Servidor;
- Semana da Criança;
- Semana Nacional do Trânsito;
- Semana Farroupilha - EPTCHÊ;
- Dia do Zero Acidente;
- Dia do Motorista;
- Dia do Motociclista;
- Salão de Motociclismo;
- Dia do Pedestre;
- Dia do Taxista.

Os recursos utilizados nas atividades são:

- Teatro infantil – *Com licença, preciso passar!*;
- Teatro de bonecos – *Bi! Bi! Que legal! Um carrinho de pedal*;
- Esquetes – *Rosalino visita a cidade grande, Rosalino e o Especialista, A pressa é inimiga da atenção*, entre outras;
- Contação de histórias – *Pela cidade afora – um conto de fadas diferente*;
- Jogos em formato físicos e virtuais;
- Jogo passa ou repassa do trânsito;
- Material impresso (folders, adesivos, faixas, banners);
- Apresentações em PowerPoint;
- Vídeos;
- Maquete com instruções sobre cinto de segurança;
- Oficinas de transversalidade com escolas;
- Palestras.

O grupo é constituído exclusivamente com funcionários da empresa (agentes de fiscalização de trânsito e transporte, de atendimento ao público e

um psicólogo) aliando o conhecimento empírico da rua com o conhecimento acadêmico de cada um de seus integrantes (Filosofia, Sociologia, História, Direito, Educação Física, Letras, Pedagogia, Artes Cênicas e Artes Plásticas). Esta multidisciplinaridade, da qual se constitui este grupo, possibilitou a criação desta diversidade de trabalhos e ações que fazem da ASSET uma constante usina de criação de novos produtos de caráter educativo.

O destaque do último ano foi a realização da maior campanha de educação para o trânsito realizada em nosso estado, mantendo-a na mídia (paga e espontânea) por mais de um ano, distribuindo mais de dois milhões de adesivos e pôsteres, entre outros, em mais de 50 peças elaboradas para a campanha “Porto Alegre tem um novo sinal de trânsito” e como reconhecimento a este trabalho realizado, foi agraciado em 2010 com o 1º lugar, na categoria cidade, 18ª Edição do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito.

Se esta campanha não surtiu ainda o efeito esperado no respeito à faixa de travessia de pedestres, tanto por motoristas, quanto por pedestres, conseguimos, pela primeira vez, fazer com que todos os cidadãos portoalegrenses integrassem em suas conversas o tema “Educação para o Trânsito”, concordando, discordando, ou seja, posicionando-se sobre a utilidade do novo sinal e outros comportamentos no trânsito. Temos a convicção de que, se não foi no presente momento, demos um passo importante na construção de um trânsito mais solidário e harmônico.

## Referências

*Anais de 1º Congresso Brasileiro do Macroestudo de Segurança de Trânsito de Desenvolvimento Viário* (1979, março, 7 a 9). São Paulo, SP, Brasil.

Beuax, A. (1969). *Acidentes de trânsito na justiça* (3a. ed.). Porto Alegre: Livraria do Globo.

Braga, J. C., & Agune, A. C. (1979). *Seminário Latino-Americano de Políticas Públicas – Os Transportes na Política Econômica*. Brasil: FUNDAP.

Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2006). *Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras*. Recuperado em 20 de setembro de 2010, de [http://www.ipea.gov.br/005/00502001.jsp?ttCD\\_CHAVE=276#](http://www.ipea.gov.br/005/00502001.jsp?ttCD_CHAVE=276#)

Brasil. Secretaria de Educação Fundamental (1998). *Parâmetros Curriculares Nacionais: terceiro*

*e quarto ciclos – apresentação dos temas transversais*. Brasília: Ministério da Educação e Cultura/SEF.

Fausto, B. (1993). O Brasil Republicano. *História Geral da Civilização Brasileira*. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 4 (3), 324-326.

Brasil. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997* (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 12 de agosto de 2010, de <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/l9503.htm>.

Lins, I. (1970). *A Idade Média, a cavalaria e as cruzadas* (4a. ed.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Brasil. Ministério da Justiça (1978). *Plano Nacional de Segurança de Trânsito, Diretrizes de Segurança de Trânsito*. Brasília, DF.

Município de Porto Alegre, Administração do Engenheiro Octávio Francisco da Rocha (1926, setembro, a 1927, fevereiro). *Leis, Decretos, Actos e Resoluções*. Porto Alegre: Oficinas graphics d'A Federação.

Salamoni, K. (2004). *Revista Fundações*. Porto Alegre: Rudder, 11ª ed., p. 98.



# A função do município no Sistema Nacional de Trânsito

Sérgio Luiz Perotto

## 1 - Os direitos e obrigações no Código de Trânsito Brasileiro

A partir da competência constitucional privativa da União para legislar em matéria de trânsito, conforme estabelece o artigo 22, inciso XI, da Constituição da República Federativa do Brasil (1988), foi editada a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. O diploma legal estabeleceu novo *status* e trouxe novas competências aos Municípios, tornando-os responsáveis pelas questões envolvendo parada, circulação e estacionamento de veículos, podendo aplicar penalidades e medidas administrativas previstas no caso de infrações.

Os Municípios fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, conforme o artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro (1997) e, por isso, todos devem cumprir com suas obrigações, segundo o artigo 24 do CTB (1997) independentemente do tamanho ou características que guardam entre si, pois a responsabilidade do Município é objetiva “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” (CTB, 1997, art. 1º, § 3º).

Porém, a prática da convivência diária com os municípios aponta dois motivos preponderantes para justificar a demora na adoção de providências para adequação às novas regras do trânsito. De um lado, o aumento de encargos sem receita compatível e o desconhecimento das normas legais em toda sua extensão. E, do outro, o mito dos custos para manutenção da estrutura, pois as providências dos municípios não exigem criação de novas e onerosas estrutu-



ras, apenas devem cumprir as exigências, com o mínimo ou até sem nenhuma despesa adicional, conforme passaremos a expor.

## **2 - A estrutura de trânsito e as ações a serem desenvolvidas**

Para o município estar formalmente integrado ao SNT precisa preencher uma série de requisitos segundo a Resolução nº 296 de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, entre eles, a organização do órgão executivo de trânsito conforme o artigo 8º do Código de Trânsito Brasileiro (1997) encarregado de executar as tarefas previstas no artigo 24 do CTB.

Ao órgão de trânsito estará vinculada a Junta Administrativa de Recursos de Infração de Trânsito – JARI, conforme o artigo 16 do Código de Trânsito Brasileiro (1997) que fará os julgamentos dos recursos de infrações de trânsito.

O artigo 1º da Resolução Nº. 296/2008 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN estabelece que:

Integram o SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.

Assim, considerando a complexidade do SNT é imperioso que os municípios estejam integrados às ações de seus “parceiros”, tanto com os órgãos executivos e rodoviários (Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN – e polícias rodoviárias) como os órgãos normativos (Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – e Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN). Essa é a única forma de atendimento integrado e abrangente das demandas do setor em níveis local, intermunicipal e interestadual.

## ***2.1 Órgão Executivo de Trânsito***

Não há necessidade de criação de secretaria específica para cuidar dos assuntos de trânsito, principalmente nos municípios de menor porte. Deve-se aproveitar as atuais estruturas, criando um setor encarregado das funções determinadas no artigo 24 do CTB. Assim, basta que exista uma divisão ou departamento de trânsito, criado por lei, dentro da estrutura de uma secretaria já existente.

A lei que dispõe sobre a estrutura de trânsito deve prever, também, o cargo de diretor/chefe, que será a autoridade de trânsito, ou seja, a pessoa responsável pelo trânsito municipal, dentro das atribuições previstas no Código. A escolha do titular pode recair sob servidor já integrado à administração, como forma de evitar nova despesa, ou, ainda, sobre o próprio secretário da pasta.

Verifica-se a tarefa indispensável da autoridade de trânsito nos procedimentos de julgamento da consistência dos autos de infração de trânsito, defesas de autuação e recursos de trânsito, estabelecidos através da Resolução 149, do CONTRAN, e na Resolução 04/2004, do CETRAN/RS.

Qualquer que seja a alternativa, o órgão executivo de trânsito precisa estar aparelhado para desenvolver as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização e educação de trânsito, e controle e análise de estatística. Devendo contar com, pelo menos, uma JARI, encarregada do julgamento dos recursos decorrentes das infrações de trânsito.

## ***2.2 Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI***

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito é peça indispensável no SNT. Suas funções estão definidas no artigo 17 do CTB.

A JARI deve estar vinculada ao órgão de trânsito e é tão indispensável quanto ele, pois, como a inexistência do órgão implica na impossibilidade absoluta do controle de infrações, sem a JARI serão inválidas todas as autuações das quais decorrerem recursos administrativos. Claro, se não houver instância para julgá-los, impossível sua subsistência, independentemente do mérito do recurso.

A criação da JARI não implica necessariamente em despesa para a administração. É de bom alvitre que os membros não sejam remunerados com gratificação, ao menos enquanto não houver demanda que justifique reuniões constantes. Enquanto isso, as

reuniões devem ser mensais, podendo ser suspensas se inexistirem processos a serem apreciados. De qualquer forma, as despesas da JARI devem ser subsidiadas pelo órgão de trânsito, conforme o artigo 16, parágrafo único, do Código de Trânsito Brasileiro (1997).

O instrumento adequado para instituição da JARI é o Decreto. Assim, o Poder Executivo terá condições de se adequar a eventuais mudanças com mais celeridade, o que não ocorre quando sua instituição deriva de lei.

A criação da JARI através de lei específica é uma desnecessidade, já que o ato autorizativo pode estar na lei que cria o órgão executivo de trânsito, incluindo a cobertura para as despesas. A nomeação dos membros se dará através de portaria municipal.

Para a composição da JARI, o município pode aproveitar, no que for conveniente, as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, através da Resolução 233/2007. Todavia, o município possui liberdade (discricionariedade administrativa) para compor a JARI da forma como melhor lhe aprouver, respeitados os princípios de Direito. O importante é que seja oportunizada a presença de órgãos ou entidades representativas da sociedade local, de forma a dar a máxima transparência às atividades da Junta. Da mesma forma, o município é soberano para definir a quantidade de membros que integrarão a JARI.

Importa esclarecer, ainda, que o Regimento da JARI deve ser elaborado pelos próprios membros e, em seguida, submetido à homologação do Executivo Municipal. Seu conteúdo não deve exorbitar da competência legal, tratando apenas das questões operacionais da JARI de forma objetiva e singela. Também devem ser evitados itens do processo de julgamento que já estão estabelecidos em leis e resoluções dos órgãos normativos.

A JARI, embora vinculada ao órgão de trânsito municipal, é soberana em suas decisões sobre os recursos de infração interpostos. Assim, da inconformidade com o resultado de seu julgamento resulta a possibilidade de novo recurso ao CETRAN, tanto do autuado como da autoridade de trânsito, conforme estabelece o artigo 288, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro (1997).

É importante que a JARI atue em estreita relação com o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, cujas resoluções se constituem em importantes subsídios para atuação de seus membros. O órgão normativo de trânsito em nível estadual pode dirigir dúvidas e conflitos de competência, além de manter a JARI atualizada sobre a legislação, jurisprudência e uniformização de procedimentos.

### ***2.3. Educação***

A educação de trânsito deve adquirir prioridade e a União, os estados e os municípios devem destinar, de fato, recursos financeiros a essa finalidade. Precisamos ter consciência que educar não é somente teorizar. É preciso que todo o complexo de ações de transmissão de conhecimento e informação encontre respaldo e coerência na legislação e na prática de fiscalização e de sinalização de trânsito. Do contrário, o esforço pode ser inútil. Correremos o risco de deseducar. Também precisamos ter presente que o esforço para a educação de trânsito sofre influência de fatores políticos, sociais e econômicos.

São exemplos, o estímulo publicitário à velocidade, a produção desenfreada de veículos, o status social do automóvel, a ausência de estímulo e alternativas para circulação com veículos não motorizados. É preciso que se cesse essa incoerência entre o que dizemos à sociedade e o que ela enxerga por si só. Devemos levar em conta que educação implica em mudança de cultura e consolidação de valores compatíveis com a convivência harmônica de pessoas e veículos no espaço público.

Por isso, primeiro é preciso que cheguemos ao consenso sobre o que é educação para o trânsito e, depois, sobre a forma de implementá-la, e mais ainda: não conseguiremos educar somente para o trânsito, será preciso educar para a cidadania. E esse é o desafio, pois o cidadão que não possui uma cultura ambiental, econômica, política e social dentro dos padrões de convivência não será um cidadão no trânsito.

### ***2.4 Engenharia de trânsito***

Ainda quanto às atividades de sinalização e engenharia, evidenciamos que é competência do município cuidar das questões viárias através de serviço de engenharia de tráfego. Ele deve valer-se de profissionais existentes na administração ou contratar terceiros especializados para serviço específico, quando for o caso.

O CTB trata da engenharia nos artigos 91 ao 95. Os padrões que devem ser praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito são estabelecidos pelo CONTRAN.

É função do município, no tocante às vias sob sua jurisdição, controlar

qualquer projeto de construção que possa influir no sistema viário, tendo que haver sua aprovação prévia, conforme estabelece o artigo 95 do CTB (1997). Nesse aspecto, qualquer irregularidade pode ser punida com multa, sem prejuízo das cominações cíveis e penais com relação aos responsáveis.

Na tarefa de planejamento do trânsito local, importa ao município observar o disposto no CTB, em seus artigos de 80 a 90, e nos Manuais de Sinalização do CONTRAN, valendo-se desses parâmetros para regular áreas de estacionamento, ondulações transversais, sinais de advertência, entre outras providências.

As questões envolvendo o trânsito estão inseridas no contexto do planejamento urbano como um todo. Por isso, o município deve preocupar-se com um Plano Diretor capaz de contemplar a circulação viária em todos os seus aspectos, incluindo transporte coletivo, de carga e o uso do solo. A Constituição Federal determina que *“o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”* (CF, 1988, art. 182, § 1º). É importante planejar o futuro, por isso mesmo, os municípios que não estão obrigados a criar seus planos diretores devem utilizar-se desse importante instrumento para o crescimento ordenado desde seus primeiros passos.

## **2.5 Fiscalização**

É indispensável frisar que o convênio para fiscalização de trânsito, mais que uma faculdade do município, deve ser encarada como obrigação, principalmente no caso de não existir agentes próprios de fiscalização. Nesse caso, sem o convênio, não há quem possa efetuar autuações. Equivale a dizer que qualquer um poderá cometer infrações de trânsito sem que haja mecanismo de controle. Os eventos de trânsito estarão descobertos e ficará caracterizada a omissão do poder público local, fato passível de responsabilização. O Ministério Público tem agido com rigor em vários casos concretos com severos prejuízos para as administrações.

Como se depreende do alcance do convênio, ficam albergadas todas as ações de fiscalização, sem implicar em ônus.

## **3 - Convênios de operação de trânsito com DETRAN e Brigada Militar**

Apesar da aparente complexidade das atividades a serem desenvolvidas pelo município, boa parte delas podem ser implementadas através de parcerias, conforme prevê o art. 25 do Código de Trânsito Brasileiro.

Seguindo esse espírito, a Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul - FAMURS, definiu com o Estado os parâmetros de convênios que vêm sendo celebrados com os municípios para execução de boa parte das tarefas estabelecidas no Código. O convênio de operação de trânsito prevê, para os municípios que não possuem agentes próprios de trânsito, o credenciamento da Brigada Militar para agir como tal. Nesse caso, a Brigada Militar se encarrega das atividades de fiscalização e autuação das infrações. Ao DETRAN, cabe o processamento das autuações (com auxílio da PROCERGS), notificação dos infratores e controle do sistema informatizado de processos.

No caso de o município possuir agentes de fiscalização, então, tanto os agentes do município como os do Estado (Polícia Militar) poderão efetuar as autuações de um e de outro, reciprocamente. As competências, codificadas, do Estado e dos municípios, constam da Portaria 059/2007 do CONTRAN.

O convênio é firmado por tempo determinado, sendo que o Estado é remunerado pelos serviços, apurando o percentual de 5% (cinco por cento) do FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito. E, 50% do valor restante, é destinado à Brigada Militar. Além disso, o município destina valor nominal ao DETRAN para cada auto de infração processado. O valor restante é repassado ao município semanalmente.

#### **4 - Aplicação dos recursos da multa por infração de trânsito**

Importa observar que a receita do município arrecadada com as multas de trânsito deve ser aplicada exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, conforme determina o artigo 320 do CTB e observadas as definições da Resolução do CONTRAN Nº. 191, de 16 de fevereiro de 2006, sinalização:

É o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança coloca-

dos na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares, tais como: dispositivos delimitadores; dispositivos de canalização; dispositivos e sinalização de alerta; alterações nas características do pavimento; dispositivos de uso temporário, e painéis eletrônicos.

Engenharias de tráfego e de campo:

São os conjuntos de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como: a elaboração e atualização do mapa viário do município; o cadastramento e implantação da sinalização; o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes; a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.

Policimento e a fiscalização *“são os atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa.”*

Educação de trânsito:

É a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre ao trânsito seguro, tais como: publicidade institucional; campanhas educativas; eventos; atividades escolares; elaboração de material didático-pedagógico; formação e reciclagem dos agentes de trânsito, e formação de agentes multiplicadores.

#### **4.1 Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET**

Referente ao FUNSET, a Portaria 11/2008 do DENATRAN determinou que a responsabilidade para o repasse de 5% do valor arrecadado das multas e as informações são dos DETRANs. Assim, os municípios não necessitam remeter mensalmente ao DENATRAN os valores do FUNSET.

Os valores serão remetidos mensalmente à conta de âmbito nacional des-

tinado à segurança e educação de trânsito, conforme o artigo 320, parágrafo único, do CTB (1997).

## **5 - O Programa de Gestão Municipal de Trânsito - PGM**

O Programa de Gestão Municipal de Trânsito, criado pela FAMURS, é caracterizado como instrumento de ação conjunta dos municípios nas áreas de educação, fiscalização e engenharia de trânsito. Trata-se de uma boa estratégia que visa a gerir as ações de trânsito de forma consorciada, maximizando esforços e reduzindo custos. Ou seja, tudo o que for possível fazer em conjunto, será feito através do PGM, que foi criado e é gerido pelos municípios.

Assim, a FAMURS vem trabalhando intensamente desde o início da vigência do novo Código, com estrutura exclusiva para tratar dos assuntos de trânsito, orientando permanentemente os municípios, tudo para facilitar a compreensão sobre suas novas atribuições, conforme demonstramos resumidamente:

a) Suporte – com atendimento direto aos órgãos de trânsito municipais, respostas às consultas, orientações sobre a estruturação e funcionamento dos órgãos de trânsito e fortalecimento das ações de fiscalização, educação, sinalização e estatística.

b) Trabalho de campo - com equipe técnica de engenheiros de tráfego que se deslocam aos municípios para dar suporte aos projetos de sinalização e organização dos sistemas viários. O trabalho é feito de forma integrada com o pessoal técnico das prefeituras que, sempre que necessário, recebe treinamento nos cursos regulares.

c) Capacitação - em parceria com a Escola de Gestão Pública, são disponibilizados diversos cursos regulares de capacitação e formação para os técnicos municipais. Entre os principais, estão capacitação e formação de agentes de trânsito, processo administrativo de trânsito e educação para o trânsito.

d) Central de municipalização – com o trabalho que envolve a análise da documentação e a remessa ao CETRAN e DENATRAN para cadastro. A Central gerencia, também, os diversos convênios de operação de trânsito mantidos com órgãos públicos do Estado.



### ***5.1 Como se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT***

Cada município deve adequar as peculiaridades de suas legislações ao CTB. Caso o município já atenda parcialmente às exigências, deve providenciar a imediata complementação.

O envio de documentos incompletos ou o não atendimento de todas as determinações dispostas na Resolução 296 do CONTRAN implica na não consideração do município como integrado ao Sistema, impedindo, assim, a realização das atividades de sua competência.

Para integrar-se, o município necessita observar a seguinte relação de providência e enviar cópia dos documentos aos órgãos competentes para vistoria, certificação e homologação:

- a) Lei de criação de órgão executivo de trânsito;
- b) Convênio de operação de trânsito com DETRAN e Brigada Militar;
- c) Portaria de nomeação da autoridade de trânsito;
- d) Lei ou decreto de criação de JARI;
- e) Portaria de nomeação dos membros da JARI;
- f) Regimento da JARI e decreto de homologação;
- g) Ofícios do Prefeito direcionados ao CETRAN e DENATRAN solicitando o cadastramento do município no SNT, e;
- h) Pedido de cadastramento junto ao Sistema Integrado de Trânsito – SIT.

### **Referências**

Conselho Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul. (2004). *Resolução n. 004 de 2004*. Define procedimentos para exame de defesa da autuação por infração de trânsito nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, complementarmente à Resolução n. 149, de 19 de setembro de 2003, do Conselho Nacional de Trânsito e dá outras providências relacionadas ao processo administrativo de trânsito. Porto Alegre, RS. Recuperado em 8 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao\\_contran\\_296.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_296.pdf).

Brasil. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988* (1988). Brasília, DF. Recuperado em 4 de agosto de 2010, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constitui](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constitui)

cao/constitui%C3%A7ao.htm.

Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. (2003). *Resolução n. 149, de 19 de setembro de 2003*. Dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo da lavratura do auto de infração, da expedição da Notificação da Autuação e da Notificação da Penalidade de multa e de advertência por infrações de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo e da identificação do condutor infrator. Brasília, DF. Recuperado em 20 de agosto de 2010, de <http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao149.htm>.

Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. (2006). *Resolução n. 191, de 1º de março de 2006*. Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 8 de agosto de 2010, de [http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao191\\_06.htm](http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao191_06.htm).

Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. (2007). *Resolução n. 233, de 30 de março de 2007*. Estabelece diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações. Brasília, DF. Recuperado em 15 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao\\_contran\\_233.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_233.pdf).

Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. (2007). *Portaria n. 059, de 25 outubro de 2007*. Brasília, DF. Recuperado em 8 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2007/portaria\\_denatran\\_59\\_07.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2007/portaria_denatran_59_07.pdf).

Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. (2008). *Resolução n. 296, de 28 de outubro de 2008*. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Brasília, DF. Recuperado em 10 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_296.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_296.pdf).

Brasil. Departamento Nacional de Trânsito. (2008). *Portaria n. 011, de 19 de fevereiro de 2008*. Brasília, DF. Recuperado em 5 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2008/portaria\\_denatran\\_11\\_08.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2008/portaria_denatran_11_08.pdf).

Brasil. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997* (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 6 de agosto de 2010, de <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/19503.htm>.



# Consciência cidadã no trânsito: ainda há solução?

Ana Maria Dall’Agnese  
Vanessa Garcia de Oliveira

Criada em 1996, a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga tem a missão de promover a valorização e a preservação da vida por meio de ações educativas e culturais que mobilizem a sociedade para uma mudança de cultura e, consequentemente, de comportamento na vida e no trânsito. Quando os pais do Thiago, Régis e Diza Gonzaga, criaram a Fundação sabiam que, para mudar a realidade que levava seu filho, precisariam de toda a sociedade envolvida em processos educacionais.

Ao visualizarmos o panorama atual do trânsito no Rio Grande do Sul, vemos que inúmeras estatísticas descrevem o caos em que está imerso o trânsito gaúcho. Estatísticas que vem sendo efetivamente medidas e o que, para muitos, soa como novidade, para a Fundação já são conhecidas há bastante tempo. Quando o Thiago não retornou da festa com os amigos, e a situação real da perda do filho se instalou, uma das primeiras reações da família foi tentar compreender o que estava acontecendo, qual era a causa de morte de jovens saudáveis, que só queriam viver e aproveitar a vida.

Ao buscar estas informações em órgãos competentes, consultou-se uma publicação de 1987 do Grupo Executivo de Integração de Política de Transportes - GEIPOT, extinto órgão do Ministério dos Transportes, o livro “Acidentes de trânsito, flagelo nacional evitável” que trazia as estatísticas que coletavam os números das vítimas no Brasil. Os dados apontavam que se fossem contabilizados, não somente aqueles que morriam na hora em que acontecia o acidente, mas também os que estavam a caminho do hospital ou em consequência de

acidentes de trânsito, os números chegariam a marcas superiores aos 50.000 brasileiros mortos por ano no trânsito. Estava colocado ainda que as principais vítimas eram jovens do sexo masculino, que os acidentes aconteciam na sua grande maioria de noite/madrugada, principalmente de sexta para sábado e de sábado para domingo, na saída de festas, em um perímetro de 30 km de distância de casa.

As estatísticas anunciavam o que iria acontecer. E a sociedade brasileira, que, de uma forma geral, é resultado de uma cultura do jeitinho, da impunidade e do individualismo, esperava pacífica e dolorosamente que acontecesse a próxima vítima.

A motivação para criar a Fundação Thiago Gonzaga nasceu de um movimento avesso à apatia. Nasceu da vontade de que nenhuma outra família tivesse que passar pela dor de perder um filho para reagir à realidade que condenava a todos aceitarem perder seus amigos ou serem vítimas.

Desde o início, sabia-se que nenhuma mudança aconteceria sem educação. Que nenhuma mudança acontece sem envolver a sociedade no processo educacional: educar para mudar comportamento e, como resultado disso, mudar a cultura de descaso para uma de preservação da vida.

Respondendo o questionamento que este artigo propõe: “Consciência cidadã no trânsito: ainda há solução?”. Podemos afirmar que o envolvimento social é a solução. Se por um lado entristecemos-nos por ver que as estatísticas continuam aumentando, por outro lado revigoramos porque sabemos que na prática estamos fazendo um grande movimento social através do nosso Programa Vida Urgente. Cada vez mais temos conquistado parceiros fundamentais nesta luta por um trânsito mais humano. São empresas de ônibus, de transporte de cargas, escolas, universidades, prefeituras municipais, que recorrem à nossa prática para construir programas contínuos de educação para a vida, que tem como consequência e foco um trânsito mais seguro e mais humano para todos.

Para nós da Fundação Thiago Gonzaga, trânsito é relação social, em que o comportamento de um tem consequência na vida do outro e precisamos nos preocupar e nos importar com isso. Sabemos que o trânsito se faz o tempo todo e na realidade do dia a dia, e que o principal fator que envolve os mais absurdos resultados estatísticos passam pelo comportamento – que também é influenciado pela nossa cultura do “jeitinho” e da impunidade, em que crime

de trânsito é tratado como acidente, ou seja, a lei “não pega”.

Sabemos que muito ainda temos que evoluir para mudar a realidade política e legislativa que norteia o trânsito brasileiro e que é tratada, muitas vezes, de forma relapsa, por aqueles que têm o poder de estancar este processo desenfreado de violência no trânsito.

Até que estas mudanças aconteçam, não podemos ficar parados, precisamos sim, enquanto sociedade, nos posicionar, exigir e também fazermos nossa parte de forma imediata e incisiva para mudar a realidade no trânsito, caso contrário, vamos continuar perdendo 1.000 gaúchos por semestre.

A Fundação é baseada em fatos reais, cada ação que criamos e executamos é pensada dentro de um contexto da realidade. Quando sugerimos a Lei Municipal nº 9.996 a “lei dos postinhos” (que proíbe o consumo de bebida alcoólica nos postos de gasolina da capital), não foi “por não gostarmos do movimento dos postos”, mas porque é a associação direta de álcool e direção a principal causa dos acidentes de trânsito, eram destes postos e por causa deste tipo de comportamento que saíram muitas manchetes de jornais identificando apenas a vítima. Se falamos há muitos anos sobre o transporte seguro das crianças no trânsito, é por que sabemos o que significa para os pais perderem seus pequenos em uma freada brusca ou em um acidente. Se defendemos a lei de alcoolemia zero, como uma conquista que deveria ser comemorada e não colocada à prova ou, ao ser infringida, contada como vantagem, é porque sabemos que bem mais radical do que a lei, é a realidade da perda para muitas famílias.

Quando aparecem os “números frios” que tratam da quantidade de vítimas e os gastos com tratamentos, gostaríamos de perguntar se, nestes gastos, estão contabilizados o tratamento psicológico de quem fica com sequelas ou de quem perde um familiar? Acreditamos que não. Pois estes “assuntos” de bens irrecuperáveis e imateriais não podem ser medidos, só são sentidos, e, principalmente, por quem passa pela situação, que, além de toda a realidade, ainda tem que cuidar sozinho, muitas vezes, das suas dores emocionais. Perder um filho é para toda a vida, assim como o aprender a viver sem ele.

O convite da Fundação, através do seu **Programa Vida Urgente**, é para que a sociedade faça parte efetiva do processo de mudança e comece, agora mesmo, a observar seu próprio comportamento no trânsito e a mudar esta realidade através da sua prática de cuidar do amigo, da família, de adotar um

comportamento seguro e gentil, em que a vida tenha preferência e se, diante disso tudo, identificar-se com alguma ação que será apresentada agora, venha fazer parte da Vida Urgente, realizando ações, levando o Programa para seus locais de trabalho, suas famílias, suas escolas, suas cidades, etc.

O **Programa Vida Urgente** é constituído de projetos que atingem os mais diversos públicos. Os projetos são voltados ao comportamento e à mudança de cultura, através da preservação e valorização da Vida. Entre estes projetos, destacamos:

**Madrugada Viva:** Primeira ação do Programa. Caracteriza-se pela ação de voluntários que vão para os principais bares e points noturnos da cidade e, em uma conversa descontraída com os frequentadores, pedem que tenham um comportamento seguro no trânsito.

**Blitz Vida Urgente:** Blitz de conscientização realizada em diferentes pontos, onde os voluntários conversam e alertam sobre a importância de agir com responsabilidade quando se está em trânsito.

**Moto Vida:** Ação direcionada aos condutores de moto. Em forma de blitz, tem como objetivo humanizar a relação dos motociclistas com os demais atores do trânsito, alertando sobre os perigos e incentivando o uso dos equipamentos de segurança.

**Salva Vida Urgente:** Projeto desenvolvido no litoral, através de ações realizadas por voluntários que, de forma descontraída, através de abordagens e esquetes, passam aos frequentadores mensagens de valorização da vida.

**Buzoom:** A carona segura do Vida Urgente que garante o retorno para casa de quem vai para grandes festas e eventos especiais.

**Vida Urgente in Concert:** Um show pela Vida, que conta com a participação de bandas locais e nacionais, artistas e personalidades conhecidas do público, que, através de seus depoimentos e de muita música, deixam mensagens de Valorização da Vida.

**Expo Vida Urgente:** Exposição itinerante que percorre shoppings, escolas, universidades, feiras e eventos, levando informações através de fotos e vídeos sobre as atividades do Programa Vida Urgente.

**Transportadora da Vida:** Programa desenvolvido em parceria com o SETCERGS (Sindicato das Empresas de Transporte e Logística do Rio

Grande do Sul) que tem como objetivo reconhecer, valorizar e incentivar ações de educação e prevenção de acidentes, certificando empresas do setor de transporte de cargas. O Programa já está na sua terceira edição e é referência em certificação de qualidade em segurança e educação no trânsito. Atualmente conta com a participação de 30 empresas dos mais diversos segmentos e porte, que buscam o selo de “Transportadora da Vida”.

**Vida Urgente na Estrada:** Projeto direcionado aos caminhoneiros e carreteiros, com ações em grandes postos de gasolina, praças de pedágio, aduanas e estradas. Tem como principal objetivo humanizar as relações entre os condutores de veículos de carga e os de passeio.

**Vida Urgente no Palco:** Composto por 4 espetáculos teatrais artística e pedagogicamente elaborados, tratam de cada fase do desenvolvimento cognitivo e comportamental de crianças, adolescentes e jovens/ adultos no trânsito.

- Contadores de Histórias: para crianças de 2 a 6 anos de idade;
- Jogo da Vida: para crianças de 6 a 10 anos de idade;
- Últimos Dias de Super-herói: para adolescentes de 10 a 15 anos;
- Exército de Sonhos: para jovens e adultos de todas as idades.

**Capacitação de Voluntários:** Programa direcionado a capacitar voluntários para o desenvolvimento de ações de conscientização, formando multiplicadores das ideias de preservação e Valorização da Vida.

**Borboletas pela Vida:** Este projeto marca os locais onde pessoas perderam a vida. A borboleta pintada no asfalto serve de alerta para a importância da vida. Nas vias urbanas a pintura do símbolo pode ser feito como uma marca no chão, já nas estradas estaduais e federais, são colocadas placas com a borboleta na mesma posição das placas de trânsito.

**Grupo de Apoio para Pais:** o Grupo de Apoio para pais tem como objetivo principal acolher e promover a troca de experiências entre pais que perderam filhos, para que mutuamente possam ajudar-se a aprender a viver sem a presença deles. Os grupos são mediados por psicólogos voluntários, que atuam como facilitadores deste processo e não tem custo para a comunidade. As reuniões acontecem semanalmente na sede da Fundação, em Porto Alegre.

**Coral Vida Urgente:** Formado por pais que participam dos Grupos de Apoio. Tem o objetivo de levar, através da música, a mensagem de Vida da



Fundação, sendo também uma forma de terapia, pois, afinal, “quem canta seus males espanta”. Além de alguns eventos da Fundação, o Coral também é convidado para apresentação em empresas, shoppings, solenidades, etc.

**Escola Urgente:** Ação realizada simultaneamente em diversas cidades, desenvolvida em avenidas movimentadas, próximas às escolas, onde jovens voluntários conversam com os motoristas, orientando sobre o transporte adequado das crianças e os cuidados com a vida.

**Fórum Vida Urgente:** Direcionado a estudantes do ensino médio e fundamental, em que as escolas participantes, através dos seus representantes, constroem o Fórum. Em 2010, teremos a 7ª edição do evento, que tem uma média de 700 participantes em cada edição.

**Espaço Vida Urgente PUC/RS:** em parceria com a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - PUC/RS, mantemos dentro do campus da PUC/RS, um espaço que tem como objetivo desenvolver ações permanentes de conscientização para os alunos, professores e a comunidade acadêmica em geral.

Além destes projetos, a Fundação Thiago Gonzaga tem vários núcleos espalhados pelo interior do Rio Grande do Sul que, de forma independente, desenvolvem ações adequadas em suas localidades. Em parceria com o governo do Estado do Espírito Santo, desenvolvemos o programa Vida Urgente - ES, que é um dos principais programas de Educação para o Trânsito daquele estado, mobilizando mais de 4 mil voluntários.

Acreditamos que o que mata no trânsito brasileiro é o comportamento das pessoas. Seja no volante dos carros, como pedestres, usuários de transporte coletivo, etc, o trânsito não está violento só pelo desconhecimento de regras, leis ou sinalização, mas sim pelo comportamento de cada um de nós. Hoje já não nos falta informação e conhecimento, e nosso grande desafio é transformar isso em ATITUDE de valorização e preservação da VIDA.

# A dicotomia do trânsito: vida ou morte x educação ou fiscalização? Educação para o trânsito: é a única solução?

Carlos Tatsch

Anualmente o Brasil gasta milhões de reais para custear todos os mecanismos que envolvem os acidentes de trânsito, como custos hospitalares, previdência social, custos legais, perdas materiais, despesas com seguro, custos com emergências, entre outros. Quando citamos um acidente de trânsito, consideramos os acidentes com óbitos, os acidentes com lesões sérias e acidentes com danos materiais. E se estes investimentos fossem gastos em outras áreas? Tais como a prevenção desses acidentes. De que forma? Como investir na vida ao invés de na morte? Como investir na educação ao invés de em uma fiscalização árdua?

Esta dicotomia está presente desde os primórdios da humanidade, pois temos inserido em nosso “DNA” a cultura da preservação da espécie. Mas que preservação é esta que consideramos um ótimo esporte correr a 300 km/h? Que valorizamos o indivíduo que possui o carro mais possante? Ou aquele que, por ventura, ignora as regras (leia-se: as leis de trânsito e da vida) e permite-se, uma vez ou outra, dirigir sob efeito do álcool e/ou outras drogas, fazendo peripécias que muitos aplaudem.

Necessitamos prestar mais atenção na maneira como encaramos os acidentes de trânsito: meras fatalidades, ocorrências independentes da vontade humana ou produtos das irresponsabilidades dos usuários das vias. Qual é a

responsabilidade social de cada pessoa ou das instituições envolvidas? Quando falamos em instituições, não podemos nos esquecer das famílias, das escolas, das igrejas e comunidades em geral. Essas reflexões são importantes para definirmos as estratégias e mudarmos esse quadro da violência que está, a cada dia, mais acentuado.

Contudo, essa paz tão almejada está cada vez mais distante da realidade. Após cada final de semana, vemos que se tornou rotina a carnificina no trânsito. Números, estatísticas e noticiários passam despercebidos pela população em geral. Por quê? Talvez porque temos a cultura de acharmos que “isso nunca vai acontecer comigo! - Ele sofreu o acidente porque foi imprudente! - Ele não estava usando o cinto! - Ele estava correndo!”. Essas são algumas desculpas que ouvimos comumente ao redor de qualquer acidente de trânsito. Não há porque o indivíduo sentir-se culpado pelo ocorrido.

Até que ponto este tipo de reflexão pode ser útil para a mudança do quadro de violência cada vez mais acentuado?

Pesando nesta mudança, foi criado em 21 de agosto de 2001 o Instituto Zero Acidente, tendo as suas ações, geralmente, realizadas no dia Estadual do Zero Acidente, dia este que foi referendado pela Lei Nº 11.542, de 20 de novembro de 2000, do Senhor Deputado Estadual Paulo Azeredo. O Instituto Zero Acidente atua em todo o Rio Grande do Sul, com campanhas de educação para o trânsito através de blitz educativas com apoio do poder público e empresas privadas. O Instituto Zero Acidente também tem suas ações realizadas no dia 08 de agosto, quando é comemorado o Dia Estadual do Pedestre, Semana Nacional do Pedestre e demais campanhas de educação para o trânsito e prevenção de acidentes.

Seu objetivo principal é a conscientização e educação para o trânsito mais seguro em busca pela paz no trânsito.

Neste dia, anualmente, são efetuadas blitz educativas em várias regiões do Estado, com grande ênfase na região metropolitana. Temos grandes cidades em parceria, tais como Alvorada, Cachoeirinha, Viamão, Guaíba, Porto Alegre, Eldorado do Sul, Gravataí, Estância Velha e Montenegro.

Atualmente, o Instituto Zero Acidente tomou um novo rumo.

Quando fui convidado para assumir o Instituto Zero Acidente, aceitei o

desafio com uma certeza: podemos fazer mais pela paz no trânsito.

No ano de 2010, o Instituto Zero Acidente, em parceria com várias entidades públicas e privadas, organizou, juntamente com a Prefeitura Municipal de Guaíba, através da Secretária Municipal de Mobilidade Urbana, o III Fórum Estadual Instituto Zero Acidente, no qual contou com uma programação extremamente qualificada e conhecedora do tema trânsito, com palestrantes, convidados e participantes engajados na busca pela paz no trânsito.

No próximo ano, o Instituto Zero Acidente estará comemorando uma década de existência e teremos uma vasta programação intensificando nossas campanhas junto à comunidade.

O Instituto Zero Acidente é apenas um dos elos, desta grande corrente em busca pela paz no trânsito, temos, também, os órgãos públicos como o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul - DETRAN/RS, Polícia Rodoviária Federal, Comando Rodoviário da Brigada Militar e Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre por meio das suas Assessorias de Educação, empresas privadas, como o Centro de Formação de Condutores, por meio do Projeto Trânsito Legal, e não poderia deixar de citar os nossos grandes parceiros e colegas de trabalho Fundação Thiago de Moraes Gonzaga e Movimento Gaúcho pelo Trânsito Seguro, pelos quais temos muito respeito e admiração pelo trabalho realizado.

O Instituto Zero Acidente acredita que necessitamos, primeiramente, compreender e não basta apenas discutir os problemas do dia a dia, como acidentes e congestionamentos, nem decorar as leis. Trânsito é muito complexo, é necessário que seja analisado por meio de diversos olhares, como seu funcionamento, seus indivíduos – pedestres, motoristas, passageiros –, quais são seus interesses e necessidades, etc. São questões sociais e políticas intrínsecas e enraizadas, refletindo uma desigualdade na sociedade, na qual uns “podem” mais que outros.

A partir desta leitura, reconhecemos que a educação para o trânsito é a melhor saída para termos um trânsito mais seguro. No entendimento do Instituto Zero Acidente, a educação para o trânsito não pode ser colocada como um item a mais de órgãos públicos, entidades privadas e instituições que realizam campanhas de educação para o trânsito. Temos que colocar em prática a educação para o trânsito de acordo com as legislações existentes para que se

possa observar uma mudança de comportamento no nosso trânsito. Temos inúmeras regras, como a Portaria nº 147, de 02 de junho de 2009, que aprova as diretrizes de educação para o trânsito na pré-escola e no ensino fundamental, a Resolução nº 166, de 15 de setembro de 2004, que aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, a Resolução nº 191, de 16 de fevereiro de 2006, que trata sobre a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, sendo que um dos itens desta resolução trata da aplicação destes valores também em educação para o trânsito, a Resolução nº 207, de 20 de outubro de 2006, que estabelece critérios de padronização para o funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito, a Resolução nº 265, de 14 de dezembro de 2007, que trata da formação teórico-técnica de condutores como atividade extracurricular no ensino médio, definindo procedimentos para implementação nas escolas interessadas e, por fim, a Resolução nº 314, de 08 de maio de 2009, que estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito.

Como podemos observar, temos muitas legislações e orientações sobre educação para o trânsito. Porém, será que esta é a única solução?

Por meio da educação para o trânsito que teremos um retorno em longo prazo e, infelizmente, necessitamos respostas rápidas para que não haja tantas vidas ceifadas no nosso trânsito. Para que a educação para o trânsito dê um retorno, mesmo que em longo prazo, terá que haver um empenho gigantesco de toda a sociedade, com um grande incentivo do poder público em todos os aspectos, colocando, primeiro, em prática, as legislações existentes, investimentos e, principalmente, a qualificação dos profissionais que irão trabalhar com este tema tão complexo.

Porém para tentar estancar esses números impressionantes, temos alternativas que podem ser usadas, e já são usadas, porém necessitam serem reavaliadas e aperfeiçoadas que são a fiscalização e a formação de condutores.

As fiscalizações de trânsito, em todas as esferas de circunscrição, realizam seus trabalhos de forma exemplar, digo isso porque conheço estes órgãos e vejo o trabalho pela busca por um trânsito mais seguro. Sabe-se também que em todo órgão há erros, porém, com toda a certeza, a fiscalização de trânsito no Rio Grande do Sul é considerada uma das melhores do Brasil.

Apesar de, por um lado, termos uma legislação que prevê uma fiscalização

adequada, por outro lado temos leis que atenuam as punições decorrentes do ato fiscalizatório. Podemos citar como exemplo o ato de dirigir alcoolizado, que está presente em grande maioria dos acidentes de trânsito. A fiscalização realiza suas operações de repressão a esta infração quando consegue realizar o teste do etilômetro com o condutor. Se for igual ou inferior a 5 (cinco) decigramas de álcool por litro de sangue, não é considerado crime de trânsito, e sim uma infração de trânsito. Porém, se for comprovado que o condutor está sob a influência de álcool igual ou superior a 6 (seis) decigramas de álcool por litro de sangue, é considerado crime de trânsito, e, como consequência, responderá criminalmente, sendo-lhe dado o direito, previsto legalmente, de responder em liberdade mediante o pagamento de fiança.

Outro aspecto é que no Brasil a realização de teste de etilômetro não é obrigatório, e, se compararmos a outros países, dirigir embriagado no Japão tem como penalidade cinco anos de prisão e, nos Estados Unidos, o simples fato de estar conduzindo bebida alcoólica e crianças no veículo tem como penalidade perda da habilitação e punições como, por exemplo, serviços comunitários. Aqui no Brasil, a nossa Lei 11.705 de 19/06/2008, conhecida como “lei seca”, foi banalizada pela sociedade em geral, e os órgãos fiscalizadores acabam sendo prejudicados com a falta de credibilidade da sociedade com esta lei.

Outra infração de trânsito, que é recordista nas estatísticas a cada feriadão, é a falta do uso do cinto de segurança, principalmente nos bancos traseiros. Ainda que haja campanhas de conscientização e que os próprios números mostrem isso, ainda observamos, diariamente, as pessoas se deslocando para o trabalho, à faculdade e aos momentos de lazer, inclusive com a família, sem o uso adequado do cinto de segurança, demonstrando a falta de preocupação e cuidados com a segurança no trânsito.

Em uma palestra realizada pelo sociólogo e especialista em trânsito Eduardo Biavatti, a cada pessoa morta em acidente de trânsito, restam dezenove pessoas com sequelas irreversíveis, um número impressionante. No mês de agosto de 2010, no Rio Grande do Sul, foi verificado o impressionante número de mil mortos em acidentes de trânsito. Seguindo o raciocínio do sociólogo, verificamos o número de dezenove mil pessoas, em média, com sequelas irreversíveis.

Com certeza, se todas as pessoas usassem o cinto de segurança, estes nú-

meros poderiam ser bem diferentes nas estatísticas de mortos na guerra do trânsito, sem contar os custos incalculáveis decorrentes dos acidentes de trânsito.

Outro aspecto que deve ser priorizado é a formação de futuros condutores, sendo que hoje somente é realizada em Centro de Formação de Condutores. Partindo disso, acreditamos que essa formação deveria ser desenvolvida desde o início da escolaridade, e a formação técnica seria realizada, então, pelos Centros de Formação de Condutores.

Não se pode deixar para os Centros de Formação de Condutores toda esta responsabilidade, uma vez que a formação acontece num curto período de tempo, colocando o novo condutor, com preparo inadequado, num trânsito caótico.

As exigências para a formação de um condutor estão muito aquém do que consideramos necessário para uma adequada formação, atualmente sendo obrigatórias vinte horas/aulas práticas e quarenta e cinco horas de aulas teóricas. Se compararmos o processo atual ao que existia em anos anteriores, observamos uma melhora significativa, porém, acreditamos que deverá haver uma mudança considerável em relação ao número de horas práticas para que haja uma formação adequada ao futuro condutor. Além destas, a educação para o trânsito deveria fazer parte da formação teórico-técnica do candidato à Carteira Nacional de Habilitação. Referimos ainda como de grande importância a qualificação dos instrutores teóricos e práticos.

Numa sociedade em que o indivíduo é influenciado pelo exemplo dos outros em vários aspectos em sua vida, no trânsito não poderia deixar de ser diferente. Partindo disso, deixamos um pedido para os condutores, que ao conduzirem seu veículo juntamente com seus filhos (principalmente crianças) e familiares, sejam exemplo de condutores com atitudes “corretas”, responsáveis, solidárias, com respeito e valorização à vida.

Por fim, o Instituto Zero Acidente estará completando uma década de existência no próximo ano e, certamente, estará sempre em busca do seu objetivo: a conscientização e educação para o trânsito mais seguro em busca pela paz no trânsito.

## Referências

Brasil. CONTRAN. (2004). *Resolução n. 166, de 15 de setembro de 2004*. Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Brasília, DF. Recuperado em 25 de agosto de 2010, de <http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao166.htm>.

Brasil. CONTRAN. (2006). *Resolução n. 191, de 16 de fevereiro de 2006*. Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado em 29 de agosto de 2010, de [http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao191\\_06.htm](http://www.pr.gov.br/mtm/legislacao/resolucoes/resolucao191_06.htm).

Brasil. CONTRAN. (2007). *Resolução n. 265, de 14 de dezembro de 2007*. Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas. Brasília, DF. Recuperado em 18 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_265.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_265.pdf).

Brasil. CONTRAN. (2009). *Resolução n. 314, de 8 de maio de 2009*. Estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Brasília, DF. Recuperado em 15 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao\\_contran\\_314\\_09.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_314_09.pdf).

Brasil. DENATRAN. (2006). *Resolução n. 207, de 20 de outubro de 2006*. Estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito. Recuperado em 20 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao207\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao207_06.pdf).

Brasil. DENATRAN. (2009). *Portaria n. 147, de 2 de junho de 2009*. Brasília, DF. Recuperado em 29 de agosto de 2010, de [http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2009/portaria\\_denatran\\_147\\_09.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/portarias/2009/portaria_denatran_147_09.pdf).

Brasil. Lei n. 11.705, de 18 de junho de 2008 (2008). *Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências*. Brasília, DF. Recuperado em 10 de junho de 2010, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm).

Lei n. 11.542, de 20 de novembro de 2000 (2000). *Institui o dia 21 de agosto como o Dia Zero Acidente no Trânsito nas rodovias do Estado do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, RS.



# Glossário

APA - American Psychological Association  
ASSET - Assessoria de Educação para o Trânsito  
CEBRID - Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas  
CETRAN - Conselho Estadual de Trânsito  
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito  
CTB - Código de Trânsito Brasileiro  
COMTU- Conselho Municipal de Transporte Urbano  
CNH - Carteira Nacional de Habilitação  
CFC - Centro de Formação de Condutores  
CRBM - Comando Rodoviário da Brigada Militar  
CFP - Conselho Federal de Psicologia  
CRPRS - Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul  
CF - Constituição da República Federativa do Brasil  
DAER - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem  
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito  
DETRAN/RS - Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul  
DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre  
DST - Doença sexualmente transmissível  
EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação  
GETRAN - Gerência Executiva do Trânsito  
GEIPOT - Grupo Executivo de Integração de Política de Transportes  
FAMURS - Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul  
FASC - Fundação de Assistência Social e Cidadania  
FENASEG - Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização  
FUNSET - Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito  
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
JARI - Juntas Administrativas de Recursos de Infrações  
MEC - Ministério da Educação  
MOBRAL - Movimento Brasileiro de Alfabetização  
MGTS - Movimento Gaúcho para o Trânsito Seguro  
OMS - Organização Mundial da Saúde  
PGMT - Programa de Gestão Municipal de Trânsito  
PRF - Polícia Rodoviária Federal  
PROET - Programa de Educação para o Trânsito (CRBM/RS)  
PRONASCI - Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania  
SIT - Sistema Integrado de Trânsito  
SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência  
SENAD - Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas  
SIATE - Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência  
SINIVEM - Sistema Nacional de Identificação de Veículos em Movimento  
SPAs - Droga ou Substância Psicoativa  
SIM - Sistema de Informação sobre Mortalidade  
SNC - Sistema Nervoso Central  
SNT - Sistema Nacional de Trânsito  
UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul