

**UNIVERSIDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS – UNIPAC  
FACULDADE DE DIREITO  
BACHARELADO EM DIREITO**

**MARCOS ANTÔNIO DE MELLO**

**DIREITO DO TRÂNSITO: UMA ABORDAGEM EVOLUTIVA A FAVOR DA  
VIDA**

**JUIZ DE FORA – MG  
2015**

**MARCOS ANTÔNIO DE MELLO**

**DIREITO DO TRÂNSITO: UMA ABORDAGEM EVOLUTIVA A FAVOR DA  
VIDA**

Monografia de conclusão de curso apresentada ao curso de Direito da Universidade Presidente Antônio Carlos - UNIPAC, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.  
Orientador: Prof. Hermes M. Da Fonseca

**JUIZ DE FORA – MG  
2015**

# FOLHA DE APROVAÇÃO

\_\_\_\_\_  
MARCO ANTONIO DE MELLO

Aluno

\_\_\_\_\_  
DIREITO DO TRÂNSITO: UMA ABORDAGEM EVOLUTIVA A FAVOR DA VIDA

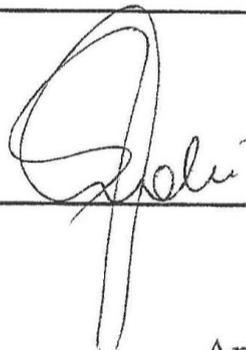
\_\_\_\_\_  
Tema

Monografia de conclusão de Curso apresentada ao Curso de Direito, da Universidade Presidente Antônio Carlos / Juiz de Fora, como exigência para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

## BANCA EXAMINADORA

\_\_\_\_\_  


\_\_\_\_\_  
Laura V. Vieira

\_\_\_\_\_  


Aprovada em 10/04/2015.

Dedico esse trabalho aos meus caros colegas de profissão que se orgulham do que fazem, preparando e ensinando condutores a serem mais conscientes e responsáveis pela proteção da própria vida e pela vida do próximo.

Nunca me esquecerei desse  
acontecimento na vida de minhas  
retinas tão fatigadas.  
Carlos Drummond de  
Andrade.

## Resumo

O trabalho a seguir tem por objetivo a abordagem e desafios do fenômeno trânsito de maneira a inserir o Direito como sustentador de teorias evolutivas à favor da defesa e proteção da vida humana. O estudo discorre desde a história do trânsito no Brasil, os avanços da legislação nos estados e municípios, bem como apresentar órgãos de controle em defesa dos direitos dos cidadãos. Objetiva-se divulgar através deste estudo atitudes mundiais relacionadas à "Década de Ações para Segurança Viária" e suas influências na história da humanidade. Portanto, ao final do estudo, espera-se fundamentar a formação de opiniões a respeito do quanto este assunto é importante nos fóruns de discussões da esfera civil e governamental.

**Palavras-Chave:** Fenômeno Trânsito. Política e Legislação Nacional de Trânsito. Vida. Órgãos Nacionais e Internacionais Reguladores do Trânsito. Iniciativas.

## **Abstract**

The work then aims the approach and challenges of traffic phenomenon in order to enter the law as a supporter of evolutionary theories in favor of the defense and protection of human life. The study discusses from the history of traffic in Brazil , advances in legislation in states and municipalities , as well as provide oversight bodies to defend the rights of citizens. The objective is to disseminate through this global study attitudes related to the

" Decade of Action for Road Safety " and their influence on human history. So , at the end of the study, expected to support the formation of opinions regarding how this issue is important in the forums of discussions civil and governmental sphere .

**Keywords** : Phenomenon Transit . Policy and National Traffic Law. Life. National bodies and international regulators Transit . Initiatives.

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 ORIGEM EVOLUTIVA DO FENÔMENO TRÂNSITO.....	10
2.1 O Sistema de Trânsito .....	10
2.1.1 A história com a evolução do trânsito.....	10
2.1.2 O trânsito no Brasil .....	12
2.2 Normas gerais de circulação e conduta .....	12
2.2.1 Regras de circulação .....	13
2.2.2 Relação Sociedade e Educação .....	15
3 ASPECTOS JURÍDICOS DO TRÂNSITO .....	16
3.1 Política Nacional de Trânsito .....	16
3.2 História da legislação de trânsito no Brasil.....	17
3.3 Código de Trânsito Brasileiro .....	21
3.3.1 Principais aspectos da lei Nº 9.503, de 23/09/1997.....	21
3.3.2 Educação para o trânsito .....	21
3.3.3 Infrações e penalidades .....	22
3.3.4 Crimes de trânsito.....	25
3.4 Resolução CONTRAN Nº 493 DE 05/06/2014 .....	29
3.4.1 Formação de condutores .....	29
3.4.2 Simuladores de direção .....	30
4 DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO.....	32
5 CONCLUSÃO .....	35
6 REFERÊNCIAS .....	37

## 1 INTRODUÇÃO

É comum a todos que o trânsito é feito de pessoas, e sendo assim, os objetivos e as instruções que servirão de direção para a presente monografia foram desenvolvidos e elaborados. Os cidadãos são os maiores beneficiários de uma política que preserva a vida e o meio ambiente. Vemos que no último século os meios de transporte evoluíram em grandes proporções. A utilização de veículos automotores, em especial o do automóvel, tornou-se muito comum, sendo um dos principais meios de as pessoas se locomoverem, provocando um expressivo aumento na sua produção e venda de carros.

Em consequência disso, surgem numerosos problemas, como a poluição em excesso e as inúmeras mortes ocasionadas por acidentes de trânsito. Em paralelo, historicamente o Brasil urbanizou-se e houve a migração da população do campo para a cidade, elevando os problemas socioeconômicos, como exemplo as ocupações irregulares do solo e a desigualdade financeira.

Atualmente, as presenças dos veículos na vida cotidiana os tornam ainda mais marcantes na história do homem deste século. Podemos afirmar que, hoje em dia, dificilmente conseguimos viver sem eles. Há um elevado grau de dependência, seja por causa da necessidade de um “*status*” social, ineficiência dos transportes públicos, trabalho e/ou lazer. Basta observarmos com mais atenção que perceberemos que o trânsito é parte integrante de nossa rotina diária sem que percebamos. Ao irmos para o trabalho utilizando o automóvel, o ônibus ou mesmo a pé, as pessoas fazem parte do trânsito como usuários, fazendo uso das vias, calçadas, estradas. Até a roupa que vestimos, o alimento que comemos, utilitários diversos que compramos, uma boa parte desses itens chegam até nós, através do trânsito.

O interesse da população em garantir um trânsito seguro para todos deve sempre prevalecer sobre as reivindicações pessoais. Além disso, jamais podemos nos esquecer dos limitadores e os princípios declarados nos primeiros artigos do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), especialmente para o que a lei traz de forma clara e expressa destacando que o objetivo mais nobre é sempre a favor da preservação da vida. Para que isso se faça valer, faz-se necessário que as pessoas tenham atitudes coerentes, demonstrando respeito aos demais cidadãos condutores, usuários de vias e ao meio ambiente que nos cerca.

A educação é um dos instrumentos capaz de preparar cidadãos mais conscientes, que vivam suas vidas, seu dia-a-dia com mais atenção e respeito ao trânsito e as outras pessoas. .

## **2 ORIGEM EVOLUTIVA DO FENÔMENO TRÂNSITO**

### **2.1 O Sistema de Trânsito**

#### **2.1.1 A História com a Evolução do Trânsito**

Há muito tempo se tem dito sobre origem do fenômeno trânsito, visto que a necessidade de se locomover se faz presente desde a idade primitiva dos povos, levando-se em conta que toda a atividade humana está relacionada ao movimento em função do deslocamento de um lugar para outro. A ação de caminhar é o meio de locomoção mais antigo e o homem com sua força motivadora que impulsionava a se movimentar, se deslocava por longos caminhos, carregando seus bens sobre os ombros ou arrastando-os. Somente após o desenvolvimento das civilizações antigas houve a necessidade de se programar regras para normatizar o uso das vias.

Ao decorrer do tempo, percebeu-se que domesticando os animais e utilizando sua força para o transporte de carga, o homem facilitaria sua locomoção. Nas civilizações antigas a carreta puxada a bois era um meio muito utilizado, conforme Honorato (2004, p.1) no Império Romano<sup>1</sup> “criou um sistema rodoviário com mais de 100.000 km de extensão”, visando o deslocamento das tropas.

Contudo, muitas dificuldades com relação ao deslocamento de pessoas, animais e veículos, surgiram com a Revolução Industrial (1760-1830) com a criação do motor a combustão interna e o início da fabricação do automóvel. O primeiro carro a chegar ao Brasil foi em 1897, vindo importado da França e que pertenceu ao ativista José do Patrocínio. Conta-se a história que certo dia emprestou seu carro para o poeta Olavo Bilac que no Rio de Janeiro, mas especificamente na Barra da Tijuca, provocou o primeiro acidente de trânsito no Brasil, perdendo o controle do veículo, pois não sabia dirigir e colidiu com uma árvore (CORRÊA, 2009, p. 30).

---

<sup>1</sup> As estradas romanas eram verdadeiros prodígios para a engenharia da época. Eles usavam pedras e cimento acomodados sobre leitos aplainados e aterrados. As vias eram traçadas sempre em linha reta e

passavam por cima de lagos, pântanos e montanhas. As pedras para o calçamento tinha superfícies curvas para facilitar a drenagem, outra novidade para a época. Ao largo delas havia postos de parada e descanso para guarnições militares. (<http://imperialroma.blogspot.com.br/2010/01/todos-os-caminhos-levam-roma.html>)

Foi em Joinville/SC que, segundo reportagem do Jornal “A Notícia”, o primeiro veículo desembarcou na cidade através do Rio Cachoeira na Praça Hercílio Luz, em maio de 1907, pertencente aos irmãos *Trinks*. Pouco mais de uma semana depois, acontecia o acidente envolvendo o veículo e o cãozinho chamado Fox, que foi atropelado na Rua do Príncipe. O acontecimento foi noticiado pelo jornal da época “*Kolonie Zeitung*” (Jornal da Colônia). Diante disso, o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil começaram a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, falando-se em regras de circulação para proteger os pedestres e motoristas (ABREU, 2011, p. 15).

Autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, com o intuito de criar uma disciplina no trânsito, criaram em 1903 a concessão das primeiras licenças para dirigir, sendo que “em 1906, adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas” (OLIVEIRA, 1986 apud PONTES, 2009, p. 29).

Em 1954 após a morte de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek assumiu o poder do Brasil com o compromisso de “fazer 50 anos em 5”, com isso dois fatos mudaram o Brasil, primeiro a construção de Brasília e segundo a criação automobilística nacional. Seu plano de governo continha objetivos ousados na área de infraestrutura do país, incluindo a construção de estradas para acompanhar a fabricação dos automóveis.

O automóvel, antes reduzido à classe com maior poder aquisitivo tornou-se artigo de consumo da classe média, um progresso e desenvolvimento em nível social. Multiplicaram-se as estradas, as ruas, avenidas e estacionamentos para acomodar um número cada vez maior de veículos. Devido ao exacerbado crescimento no número de veículos trafegando nas vias, foram introduzidas regras na sociedade para organizar o fluxo destes. Como várias pessoas passaram a dividir o mesmo espaço de circulação tornaram-se cada vez mais perigosas as viagens que se tornavam cada vez mais rápidas e aumentava com isso o número de acidentes e suas graves consequências (PONTES, 2009, p. 35).

Durante este processo de evolução do trânsito em nosso país, vemos que tem causado um aumento significativo dos problemas de circulação devido ao acúmulo de pessoas em grandes centros. Hoje, vias congestionadas são comuns em muitas de nossas

idades, por isso exige-se que os órgãos competentes tenham um olhar criterioso e devem estar sempre atentos às mudanças para inovar as leis e adequá-las à realidade.

### **2.1.2 O Trânsito no Brasil**

O país aumentou e tem ampliado até os dias de hoje, seu número de vias (malha viária), mas de forma desordenada e sem planejamento. O Brasil jamais montou um sistema de trânsito que atendesse suas reais necessidades. Dados estatísticos mostram que, em 1986 o número de vítimas fatais no trânsito do Brasil foi o maior da história, alcançando segundo o DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) 27.306 mortes. O trânsito naquele momento não estava em primeiro lugar, o número não gerou repercussão na sociedade devido à falta de conhecimento do tema.

Em 1987 o GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes), hoje extinto, órgão do Ministério dos Transportes publicou o livro chamado “Acidentes de Trânsito, Flagelo Nacional Evitável”. Especialistas mostravam que as vítimas de acidentes de trânsito eram bem maiores que o capturado pela estatística. O DENATRAN contabilizava apenas aquelas vítimas que morriam no local do acidente, desconsiderando aqueles que eram encaminhados aos hospitais e morriam após isso. Portanto, a estatística chegaria a mais de 50.000 vítimas, mesmo assim ainda não teve a repercussão necessária, nascendo às expressões “500.000 mortos” e “Vietnam Brasileiro” (CORRÊA, 2009, p. 45).

Na metade dos anos 80, o tema “trânsito” continuava sem importância, havia outra preocupação: a crise financeira. Assim, novamente o trânsito deveria aguardar sua vez, mas com isso as consequências só aumentaram as despesas com atendimentos às vítimas de acidentes de trânsito que eram cada vez maiores. Na época, não estavam disponíveis dados estatísticos confiáveis para impactar e conscientizar a população, mas sabia-se que muitas famílias choravam e lamentavam pela perda de entes queridos (ARAÚJO, 2009, p. 20).

Historicamente, nosso país nunca se interessou profundamente quanto à segurança do trânsito. O número anualmente divulgado de mortos, feridos e mutilados no trânsito é algo extremamente assustador, entretanto os órgãos competentes pouco ou nunca discutem com a devida seriedade a missão de reduzir as fatalidades.

São poucos, como a exemplo do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), aqueles que demonstram certo interesse e divulgam algumas campanhas socioeducativas, fato que marcou o ano de 1998 com a aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1997. Este veio com algumas novidades importantes em relação às multas pelas infrações, e conseguiu reduzir o acelerado ritmo dos acidentes.

Com a Resolução CONTRAN 493 de 05/06/2014, as expectativas para um trânsito mais seguro e humano, começam a sinalizar positivamente uma queda nas estatísticas dos acidentes, onde a formação do condutor deve destacar em primeiro lugar a educação no trânsito e o respeito à vida (ARAÚJO, 2009, p. 26).

## **2.2 Normas gerais de circulação e conduta**

### **2.2.1 Regras de circulação**

Conduzir quer dizer “Ser condutor, transmitir”, de acordo com o dicionário Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, no Mini Aurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, em sua 8ª edição. Assim, aquele que conduz, tem a intenção de mover de um local para outro o veículo, as pessoas e as coisas. Já dirigir é “operar o mecanismo e controles do veículo automotor” (o acionamento dos pedais, a guia através de volante, guidom e outros mecanismos necessários à condução, automatismo correto). Assim, o verbo conduzir seria a finalidade de dirigir, dirige-se para conduzir, não havendo possibilidade de conduzir sem dirigir e nem mesmo de dirigir sem conduzir, pois se dirige, desloca-se de um local com um destino previamente determinado (FERREIRA, 2010, p. 257).

Estudando Normas Gerais de Circulação e Conduta, verificamos que o CTB, aborda amplamente o assunto no Capítulo das infrações, posto que, são normas que devem ser respeitadas. O legislador traz deveres aos usuários das vias, que são abster-se de qualquer ato que possa sinalizar perigo ou obstáculo ou ainda, causar danos ou obstruir o trânsito, conforme o art. 26, I e II do CTB.

Assim, a via segue seu fluxo, sua velocidade, em que diversos condutores seguem. Um erro prejudica a muitos e ainda, o trânsito segue seu fluxo numa

velocidade regular e constante, com obstáculos, obstruções que certamente podem contribuir para a os tão odiados congestionamentos.

Percebe-se também que a agilidade e atenção no trânsito são fatores muito importantes. Um trânsito seguro não é aquele trânsito inerte e sim aquele que segue um fluxo numa velocidade constante média adequada e necessária, garantindo assim a segurança de todos os usuários.

Hoje em dia, nem sempre é a falta de respeito às normas, mas sim, principalmente nas grandes cidades, o número de veículos circulando nas vias excedeu-se às expectativas e projeções, ocorrendo assim os longos congestionamentos, e aqui o órgão com circunscrição sobre a via pode editar normas para reduzir o número de veículos circulando, art. 24, XVI do CTB. Os usuários têm o mesmo compromisso e responsabilidade de assegurar o bom estado das vias e sua proteção, na mesma proporção que os órgãos competentes, porém, cada um respeitando suas obrigações legais.

A retenção do trânsito é um dos grandes fatores que geram os congestionamentos. Contudo, estes nem sempre se dão pelo número excessivo de veículos, e sim por vários outros fatores. Muitas vezes o usuário não se preocupa com a manutenção e a condição do mesmo e não realiza a revisão, sequer, verifica o nível de combustível existente no tanque, já iniciando seu percurso desrespeitando o art. 27 do CTB.

Podemos destacar que seja hábito dos usuários em geral que se faça somente a manutenção reparatória no veículo, ou seja, aguarda-se que apresente defeito ou papara que se avaliem suas condições, colocando assim em risco todos os demais usuários da via, além de sua fluidez. O bom funcionamento dos equipamentos de segurança do veículo, por si só não basta para o seu bom desempenho como um todo. Revisões periódicas são fundamentais.

Um veículo com pane seca na via por falta de combustível constitui infração prevista no art. 180 do CTB e fazer reparo neste, salvo nos impedimentos absolutos da remoção, constitui infração ao art. 179 do CTB. O mau estado de conservação também é punido pelo art. 230<sup>2</sup>, XVIII do mesmo código.

---

<sup>2</sup> BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de Setembro de 1997. (...) Art.230. Conduzir o veículo: (...) XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104.

## 2.2.2 Relação Sociedade e Educação

A fim de vivermos em harmonia com as outras pessoas, principalmente, no trânsito, é necessário respeitar os deveres e os direitos dos indivíduos. Uma boa conduta envolve valores morais, éticos, sociais, religiosos, entre outros, que podem influenciar o comportamento das pessoas no ambiente em que vivem.

O ser humano é considerado o elemento principal para a qualidade do trânsito nas metrópoles. Portanto, é fundamental que a instrução proporcione a todos o entendimento de que zelem pela harmonia e pela boa convivência nesse espaço físico que nos relacionamos, e a finalidade disso é que existem direitos e deveres em relação ao trânsito. Nesse sentido, a prática da cidadania deve estar sempre presente em tudo que fizermos, uma vez que o indivíduo toma atitudes que não beneficiam só os seus interesses, mas, sim, os interesses coletivos, como a cordialidade e o respeito.

O princípio fundamental do trânsito está no direito que o cidadão possui de ir e vir, visto que o exercício deste direito se dá em locais e espaços públicos, que, infelizmente, não são considerados como de todos. Faz-se necessário um reconhecimento de que o cuidado e as obrigações sejam deveres de todos os cidadãos.

Afirma-se, sem muito pesar, que o trânsito tem como maior guia a coletividade, mas, sem sombra de dúvida, este imperativo da coletividade coloca para nós, usuários deste fenômeno/sistema um grande desafio: como exercer a nossa singularidade sem provocar o aumento do risco de acidentes? (SILVA, 2010, p.18).

Coletividade não deve ser associada a uma ideia de governo ou estado, mas deve ser reconhecido como parte de cada cidadão, de cada ser indivíduo que, com sua particularidade e singularidade, constrói este espaço de convivência. O veículo automotor surge em meio a um sonho de dominação do ser humano sobre a natureza, e a “automobilidade” é oferecida, então, como uma conquista econômico social, tendo no automóvel o seu motor propulsor, o objeto maior dos desejos humanos, reforçado por uma estratégia de marketing e propaganda que dura persistentemente até os dias de hoje: a tão desejada conquista da liberdade. Esta, enquanto conceito, que centraliza e provoca grandes debates e calorosas discussões de termos alcançados ou não, o que antecedeu o pensamento moderno (CORRÊA, 2009, p. 60). Muito bem nos esclarece o CTB (1997, p.31) em seu art. 74: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

Entende-se assim que direito de todos, significa que todo cidadão portador ou não de habilitação para conduzir um veículo automotor, deverá conhecer sobre o trânsito, suas regras e seus perigos contra a vida tornando-se um motorista consciente e prudente

### **3 ASPECTOS JURÍDICOS DO TRÂNSITO**

#### **3.1 Política Nacional de Trânsito**

A Política Nacional de Trânsito, como um grande referencial, considera uma gama de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade do trânsito brasileiro. Iniciando um cenário constituído por tantos elementos, a Política integra alvos bem definidos e diretrizes, que buscam traduzir valores, princípios, aspirações e anseios da sociedade, em busca do exercício pleno da cidadania e da conquista da dignidade humana e da qualidade de vida.

Prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que incumbe ao Sistema Nacional de Trânsito propor e ao Conselho Nacional de Trânsito de estabelecer suas diretrizes, a Política Nacional de Trânsito deve estar de forma harmoniosa com as políticas estabelecidas por outros Conselhos Nacionais, em especial com o Conselho das Cidades, órgão colegiado que reúne representantes do poder público e da sociedade civil e que tem por objetivo o desenvolvimento urbano e regional, a política fundiária e de habitação, o saneamento ambiental, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana, além do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) e do Conselho Nacional da Saúde (CNS). (RESOLUÇÃO 166, 2004, p. 3).

A Política também busca alcançar cinco grandes metas priorizadas em razão de seu significado para a sociedade e para o cidadão brasileiro por sua consequência multiplicadora, em igualdade com as demais políticas públicas. São eles:

**1º** Colocar em primeiro lugar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à diminuição do número de vítimas, dos altos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos;

**2º** Tornar efetivo o programa de educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade, quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro;

**3º** Promover o exercício da cidadania, incentivando o protagonismo da sociedade com sua participação nas discussões dos problemas e das soluções, em favor de um comportamento coletivo seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito, de respeito ao cidadão, considerado como o foco dos esforços dos órgãos e das organizações executoras da Política Nacional de Trânsito;

**4º** Tornar possível a mobilidade e a acessibilidade sem exclusão de nenhum cidadão, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar plenamente o direito constitucional de ir e vir, e possibilitando deslocamentos mais rápidos, seguros, confortáveis, confiáveis e economicamente possíveis.

**5º** Promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT (Sistema Nacional de Trânsito), aprimorando e avaliando a sua gestão (RESOLUÇÃO 166, 2004, p. 9).

### **3.2 História da Legislação de Trânsito no Brasil**

É tema da atualidade que o trânsito e a mobilidade urbana vem ampliando seu espaço nos debates sobre as prioridades do País. Conforme a cronologia extraída do estudo de José Ricardo Rocha Cintra Lima (2011, p. 43 - 46), podemos identificar:

a. 27/10/1910:

Decreto 8324 onde houve a aprovação do serviço subvencionado de transportes por automóveis. Os condutores, chamados de motoneiros, tinham a exigência de reduzir a marcha ou parar todas as vezes que o automóvel estivesse sob o risco de um acidente.

b. 11/01/1922:

Decreto Legislativo 4460 estabeleceu a proibição da circulação de carros de boi nas estradas de rodagem. Também houve a limitação da carga máxima dos veículos e tornou oficial a expressão popular “matar burros”. A Lei assim recomendava: “No leito das estradas não poderão ser estabelecidas porteiras, tranqueiras ou qualquer fecho de igual natureza e fim; nos lugares em que isso for necessário, construir-se-ão mata-burros

que impeçam a passagem dos animais e não embarquem o tráfego de automóveis”.

- c. 05/01/1927 – 1ª citação em Lei Federal sobre ônibus:

Decreto 5141 onde houve a criação de um Fundo especial para a “construção e conservação de estradas de rodagem federais, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos gasolina, automóveis, auto-ônibus, auto caminhões, de ar, chassis para automóveis, pneumáticos, câmaras de ar, rodas maciças, motocicletas, bicicletas e acessórios para automóveis. 60 reis por quilograma de gasolina”.

- d. 24/07/1928:

Decreto 18323 baseou-se em normas internacionais de circulação de veículos no território brasileiro assim como a sinalização das vias. Forças públicas de segurança: União, Estados ou Municípios, passaram pelo regulamento a ser as legítimas agentes fiscalizadoras de trânsito, de acordo com o perímetro de domínio da estrada. Estabelecia também que, nenhum veículo poderia trafegar sem o pagamento de licença aos municípios exigindo placas. Foi estipulado um sistema de sanções, onde aquele cidadão que autenticasse suas infrações e as levassem ao conhecimento das autoridades receberia metade do valor da multa, uma maneira de incentivo ou cota a fim de estimular os policiais a fazerem esta função até então extra de força pública.

- e. 28/01/1941:

Foi estabelecido o primeiro Código Nacional de Trânsito pelo Decreto Lei 2.994.

- f. 25/09/1941:

Decreto-Lei 3651 revogava o Código Nacional de Trânsito atribuindo aos estados à regulamentação do trânsito, desde que respeitassem as leis nacionais sobre o tema.

- g. 21/09/1966:

Lei 5108 para o Código Nacional de Trânsito com 131 artigos, porém os estados poderiam adotar suas normas específicas conforme

características locais. Criou-se nesta data o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN).

h. 23/02/1967:

Algumas alterações foram realizadas anteriormente à entrada em vigor do Código Nacional de Trânsito, como por exemplo, a extinção dos Conselhos Municipais de Trânsito. Também, a criação do Departamento de Trânsito, e o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) passou a ter a competência de relacionar os equipamentos obrigatórios dos veículos. Por fim, foi criada a JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infração), pelo elevado número de contestações às multas.

i. 16/01/1968:

Aprovado pelo Decreto 62127, o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, RCNT, de 264 artigos e 08 anexos. Este elevou as atribuições do CONTRAN e estabeleceu à União o poder para conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas interestaduais e internacionais. Para os Estados estabeleceu a incumbência de fixar os transportes coletivos dentro do território e aos municípios delegou-se as obrigações de instalar taxímetros nos carros para alugueis. Os municípios também eram responsáveis em conceder, autorizar ou permitir a exploração do serviço de transporte coletivo para linhas municipais.

j. 28/06/1968:

Foi redigida nova redação para o Regulamento do Código Nacional de Trânsito criando de forma mais específica as funções dos estados e municípios. Aos municípios foi designado conceder, autorizar ou permitir a exploração do serviço de transporte coletivo para as linhas municipais. A partir dessa nova redação, criou-se a possibilidade dos municípios criarem órgãos para gerenciarem o trânsito de acordo com sua capacidade técnica e necessidade.

k. 21/03/1973:

Através da Portaria Ministerial nº 345 – B nomeou-se uma comissão para rever o Código Nacional em vigor naquela época, porém sua reformulação não foi profunda.

l. Em 1993:

Após diversas discussões apresentou-se o Projeto de Lei para a instituição do Código de Trânsito Brasileiro. Várias polêmicas e contradições marcaram esta elaboração do projeto de lei que tramitava entre Câmara e Senado. Poucas discussões eram técnicas, outra meramente política e procurava-se preservar os motoristas, em especial os de classe média formadores de opinião que, mesmo havendo restrições e aumento de obrigações, não poderiam ser contrariados a ponto de criar uma suposta rejeição política.

m. 23/09/1997:

Após demasiados embates, finalmente a presidência da República sancionava o Código de Trânsito, mesmo havendo vários vetos. Neste código, a principal crítica é que houve uma “municipalização” ao extremo do controle do trânsito com elevadas atribuições e ônus aos órgãos locais. Baseou-se pelo fato do Governo Federal transferir diversas funções e até se esquivando de algumas questões, especialmente de regulamentos que eram nacionais, transferindo a responsabilidade para as cidades. Justificou-se na época pelo fato delas terem mais condições de gerenciar o trânsito, mesmo em questões nacionais, pela proximidade das realidades locais. Poderiam aplicar as leis gerais de trânsito, respeitando suas peculiaridades regionais. Embora houvessem pressões da sociedade, principalmente da classe formadora de opinião usuária do carro de passeio, as multas e proibições foram ampliadas."

### **3.3 Código de Trânsito Brasileiro**

#### **3.3.1 Principais aspectos da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**

#### **3.3.2 Educação para o trânsito**

Pode-se considerar, conforme a Resolução 166 do ano de 2004 do CTB:

Primeiramente que a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos participantes do Sistema Nacional de Trânsito (CTB, 1997, capítulo V, p. 125). Em segundo lugar, a mesma educação para o trânsito deve ser promovida desde o início das atividades estudantis, ou seja, da pré-escola ao ensino superior, através de planejamento e ações conjuntas entre os mais variados órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e do Sistema Nacional de Educação (SNE).

Segundo o CTB (1997, p. 98), a partir da proposta do Conselho Nacional de Trânsito (CNT) e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras (CRUB), fica incumbida ao Ministério da Educação, a promoção pela adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito, além de conteúdos sobre trânsito nas escolas de formação para o magistério e na capacitação de professores e multiplicadores.

Tal educação para o trânsito deve ir além da simples ideia de transmitir informações. Deve ter como alvo o ser humano, o trabalho e a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes. Não devendo se limitar a eventos esporádicos que permitam ações descoordenadas e desorganizadas. Trata-se de um processo evolutivo de aprendizagem continuada e devendo utilizar metodologias diversificadas para alcançar as mais variadas faixas etárias e clientela dos mais diferentes níveis sociais.

Pautando-se no grande objetivo da divulgação em massa de informações com a participação da população na resolução de problemas, principalmente quanto a implantação de mudanças, atitudes e consciência. Somente será considerada efetiva em seu propósito, na medida em que a população alvo se conscientizar do seu insubstituível papel no trânsito e modificar seus "vícios de comportamento" totalmente desnecessários. Pessoas convivendo em uma comunidade mal informada ou sem consciência do seu papel na sociedade não reagem positivamente a ações educativas. Educação para o trânsito deve incluir a sensibilidade frente a uma realidade atordoada e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes diante de um tema

tão importante. Devemos enfatizar a responsabilidade de ambos governo e sociedade, buscando segurança e bem-estar para a população.

Juntos, governo e sociedade se mostram dia a dia mais tocados e atentos ao investimento de recursos e à participação em ações educativas de trânsito. Assim, se faz necessário, criar e executar programas educativos contínuos, junto às escolas regulares de ensino e junto à comunidade, concentrados em resultados totalmente integrados à outros aspectos da gestão do trânsito, em especial com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização das vias.

### **3.3.3 Infrações e penalidades**

O CTB, em seu capítulo XV, discorre sobre o que constitui infração de trânsito. Assim, a desobediência de qualquer artigo deste código, da legislação complementar ou das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), estando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada de seus artigos, além das punições previstas no Capítulo XIX (CTB, 1997, p. 59). Entretanto, comete uma infração e fica sujeito às multas e iniciativas administrativas conforme legislação vigente do trânsito aquele condutor que descumprir as normas apresentadas na legislação de trânsito e que esteja nela especificado. A responsabilidade em promover a fiscalização é do CONTRAN.

Porém, devemos entender como penalidade, a maneira utilizada para punir o condutor e (ou) proprietário do veículo automotor que não obedecer à legislação de trânsito. Ressalta-se que a multa não é a única penalidade destinada aos condutores que cometem infrações às normas. Existem vários outros tipos de penalidades, que mudam de acordo com o tipo de infração, e somente podem ser aplicadas pelas autoridades de trânsito, dentro de suas esferas de competência.

No art. 256 do CTB (1997, p. 105), se estabelece as formas de penalidades que as autoridades de trânsito aplicam aos condutores infratores, aos proprietários, ao embarcador e ao transportador. São elas:

- Advertência por escrito;
- Multa;
- Suspensão do direito de dirigir;
- Apreensão do veículo;

- Cassação do documento de habilitação, ou seja, a Carteira Nacional de Habilitação; e,
- Curso de reciclagem de conceitos e valores.

Extraíndo as seguintes orientações do CTB, referentes aos itens mencionados acima, temos os seguintes conceitos:

Advertência por escrito: Penalidade realizada pela autoridade de trânsito que substitui uma punição de multa por uma advertência por escrito – isso faz com que a multa para aquela infração deixe de existir.

Multa: Penalidade pecuniária aplicada em grande parte das infrações. É geralmente acompanhada de registro de pontos na CNH do condutor.

Suspensão do direito de dirigir: Penalidade aplicada pelo prazo mínimo de um mês e máximo de 12 meses, e no caso de o infrator ser reincidente no período de 12 meses, a duração da penalidade terá o prazo mínimo de seis meses até no máximo dois anos. Essa penalidade é aplicada quando o condutor atinge os 20 pontos da CNH em um período de 12 meses, ou quando comete uma infração de trânsito que tem previsão legal de suspensão do direito de dirigir, como dirigir sob a influência de álcool. Quando ocorre de o condutor receber a penalidade da suspensão do direito de dirigir, a CNH só será devolvida a ele após cumprida a penalidade e o Curso de Reciclagem.

Apreensão do veículo: Quando o Departamento de Trânsito (DETRAN) faz o recolhimento do veículo. O proprietário poderá retirá-lo em até 30 dias, mas somente depois de efetuar o pagamento de todas as despesas (multas, taxas e custos com a remoção).

Cassação do documento de habilitação: Cancelamento total do documento de habilitação. Ocorre quando o condutor, estando suspenso do direito de dirigir, comete nova infração ou crime de trânsito. O infrator que tiver interesse poderá realizar o seu processo de reabilitação depois de decorridos dois anos da cassação.

Curso de Reciclagem: Obrigatório para o condutor que comete um acidente grave e que foi condenado por delito de trânsito, ou quando o infrator recebe a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

É importante lembrar que o agente de trânsito autua o infrator. Contudo, isso ainda não é uma multa. Somente após toda a tramitação da autuação pelo Agente da Autoridade de Trânsito (e passado por todos os períodos de recurso) é que a infração terá as penas aplicadas, sendo a imposição da multa a última etapa desse processo (BRASIL, 1997).

Há medidas administrativas, onde a Autoridade de Trânsito ou os agentes da autoridade de trânsito adotam medidas administrativas determinadas pelo CTB quando o condutor comete determinadas infrações de trânsito.

Segundo o art. 269 do CTB (BRASIL, 1997), dependendo da infração, poderão ser aplicadas as seguintes medidas administrativas:

- Retenção e remoção do veículo;
- Recolhimento da Permissão para Dirigir ou da CNH, do Certificado de Registro (CRV) ou do Certificado de Licenciamento Anual (CLA ou CRLV);
- Transbordo do excesso de carga para outro veículo (transferência);
- Realização de teste de dosagem de alcoolemia (bafômetro) ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
- Recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação;
- Realização de exames de aptidão física e mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

Destaca-se que as sanções estabelecidas pelo CTB não serão aplicadas quando a sinalização for insuficiente, incorreta ou sem calibração. Portanto, essa e outras determinações aparecem no art. 90, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Já a advertência por escrito será imposta somente nos casos de substituição à penalidade de multa para infração de natureza leve ou média (passível de ser punida através de multa) se o infrator não for reincidente, na mesma infração, nos últimos doze

meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender que essa providência será mais educativa. (CTB, 1997).

### **3.3.4 Crimes de trânsito**

Dando continuidade ao assunto, ao condutor que praticar homicídio culposo ou lesões corporais culposas será julgado como aquele que cometeu um crime de trânsito. Prevista na legislação, a pena vai de suspensão da CNH à detenção do condutor. Se o responsável por um acidente de trânsito com vítima tiver condições (não esteja machucado ou impossibilitado) de acionar atendimento médico especializado, imediatamente deve fazê-lo. Caso o responsável abandone o local, estará cometendo o crime de omissão de socorro.

Com o agravante de falecimento da vítima, mesmo que o socorro tenha sido prestado, o condutor poderá ser responsabilizado por um crime de trânsito. Ainda que o condutor não tenha tido a intenção, o art. 304 do CTB (1997, p. 214) prevê punição para essa situação. Algumas infrações são caracterizadas como crimes de trânsito, e para elas são aplicadas as Normas Gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal.

Para os crimes dolosos, as penalidades previstas no CTB são mais severas e podemos destacá-las:

- Suspensão da CNH;

O condutor é impossibilitado de obter uma nova habilitação em qualquer categoria por um prazo de 2 meses a 5 anos. Ao ser punido, o condutor pode, além de pagar as multas, ter a obrigação de reparar os danos causados ao patrimônio público ou a terceiros envolvidos no acidente. Para crimes específicos, as penas variam de 6 meses a 4 anos. Em caso de violação, o infrator pode ser preso por um período de 6 meses a 1 ano.

- Processo administrativo;

No capítulo XVIII, o CTB (1997, p. 250) apresenta o processo administrativo dividido em duas seções: Seção I - Da Autuação e Seção II - Do Julgamento das Autuações e Penalidades. No art. 280 do CTB (1997, p. 195), com relação à autuação, o processo administrativo prevê que em situações de infração relacionadas na legislação, será lavrado auto de infração, do qual deverá constar a tipificação da infração, local,

data e hora do cometimento da infração, caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e demais elementos julgados necessários à sua identificação.

Existe ainda, o prontuário do condutor, sempre que possível, ocorre a identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente atuador ou equipamento que comprovar a infração, assinatura do infrator, se possível, valendo esta como notificação de ter cometido a infração. Esta deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito por meio de aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Sendo possível, o infrator deverá ser notificado imediatamente sobre a infração cometida. Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo e qual foi o motivo da infração. Temos que, a toda autuação abrir-se-á um procedimento administrativo, para que, ao final do processo, sejam determinadas as devidas penalidades de acordo com o ato infracional.

Em situações onde o infrator discordar da autuação, o mesmo poderá interpor recursos legais, dos quais vão da análise do procedimento da autuação (recursos administrativo) até a última instância, que seria a interposição de recurso ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN), ou ainda ao CONTRAN, dependendo do caso.

Vários autores analisaram as recentes alterações do CTB realizadas através das Leis de números 12.760/2012, 12.865/2013 e 12.971/2014, que extraí-las:

- Lei nº 12.760/2012

Com aprovação em 20 de dezembro de 2012, a Lei nº 12.760, conhecida pela população como “Lei Seca”, realizou alterações no CTB, ampliando, assim, as possibilidades de se comprovar que o condutor estava ou não dirigindo sob o efeito de álcool ou demais substâncias psicoativas. Com as alterações previstas nessa Lei, mais as alterações da Lei nº 12.971, de 9 maio de 2014, não identifica-se a necessidade de avaliar o nível de embriaguez do condutor, mas sua capacidade psicomotora.

A partir dessa avaliação poderá ser comprovada em conformidade com a Resolução nº 432, de 23 de janeiro de 2013 (CONTRAN, 2013), que em seu art. 5º dispõe:

Os sinais de alteração da capacidade psicomotora poderão ser verificados por:

I – exame clínico com laudo conclusivo e firmado por médico perito; ou  
II – constatação, pelo agente da Autoridade de Trânsito, dos sinais de alteração da capacidade psicomotora nos termos do Anexo II.

§1º Para confirmação da alteração da capacidade psicomotora pelo agente da Autoridade de Trânsito, deverá ser considerado não somente um sinal, mas um conjunto de sinais que comprovem a situação do condutor.

§2º Os sinais de alteração da capacidade psicomotora de que trata o inciso II deverão ser descritos no auto de infração ou em termo específico que contenha as informações mínimas indicadas no Anexo II, o qual deverá acompanhar o auto de infração.

Verifica-se nova alteração do valor da multa para o condutor que estiver dirigindo sob o efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas. Notam-se grandes impactos causados pela alteração do CTB que foram as instituídas pela Lei 12.971 de 2014 em seu art. 306, onde discorre:

Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão do uso de bebida alcoólica ou de outra substância psicoativa que possa determinar dependência. Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar;

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.”

Necessário se faz de uma, correta e até mesmo precisa, detecção do nível de concentração que deve ser a partir de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue do condutor. Este método, tornou-se uma das maneiras de se comprovar um desvio de conduta do motorista, assim como sinalizar alteração da capacidade psicomotora do indivíduo, segundo a descrição do CONTRAN.

Aquele condutor, identificado com alterações psicomotoras poderá apresentar em tempo hábil uma contraprova. Um dos meios de apresentação desse recurso é a submissão ao teste do bafômetro, que deve ser solicitada pelo condutor na hora da ocorrência.

A Lei nº 12.865, que entrou em vigor em 9 de outubro de 2013, trata de assuntos comerciais, porém em seu art. 22 faz alusão a uma inclusão de componentes para o CONTRAN e, sendo assim, o art. 10 do CTB passou a vigorar com as seguintes alterações (BRASIL, 2013): o CONTRAN, com sede no Distrito Federal é presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, será composto por um representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e um representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além dos demais já descritos na Lei nº 9.503/1997.

Destaca-se outra legislação, que entrou em vigor foi a Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014, que altera os arts. 173, 174, 175, 191, 202, 203, 292, 302, 303, 306 e 308 do CTB, que dispõe sobre sanções administrativas e crimes de trânsito. Essa Lei elevou os valores pecuniários das infrações utilizando o fator de multiplicação 10 para os seguintes casos abaixo relacionados :

- Disputar corrida em via pública;
- Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via;
- Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus;
- Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem (BRASIL, 2014).

Podemos verificar que na Lei nº 12.971/2014 (BRASIL, 2014) também houve a elevação dos valores pecuniários das infrações descritas nos Art. 202 e Art. 203 do CTB, passando a utilizar o fator de multiplicação 5 para as seguintes situações de ultrapassagem descritas abaixo:

- Pelo acostamento;
- Em interseções e passagens de nível;
- Pela contramão nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;
- Pela contramão nas faixas de pedestre;
- Pela contramão nas pontes, viadutos ou túneis;
- Pela contramão parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;
- Pela contramão onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela (BRASIL, 2014).

Ainda essa Lei, alterou os prazos de prisão para os crimes de trânsito indicados nos Art. 302, 303, 306 e 308 do CTB (1997, p. 109 - 111).

### **3.4 Resolução CONTRAN Nº 493 DE 05/06/2014**

#### **3.4.1 Formação de condutores**

Embora o processo evolutivo ainda esteja em transformação, o método de formação de condutores ainda é um assunto muito discutido, isto porque juntamente a demais fatores, é considerado como significativa causa da falta de segurança no trânsito das cidades. Assim, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a fim de aperfeiçoar e modernizar a maneira de se formar um condutor de veículos, regulamentou através da Resolução nº 444 de 25/06/2013 o uso de simuladores de direção veicular no processo de habilitação.

Foi no dia 05 de junho de 2014 que sua redação foi alterada pela Resolução nº 493, a qual estabeleceu cinco horas/aula de 30 minutos com o seguinte conteúdo didático: conceitos básicos do veículo, uso dos pedais e troca de marchas, regras de circulação, condução segura e situações de risco para condutores e pedestres.

O prestação do serviço de formar condutores é de extrema importância como já mencionado anteriormente, para a sociedade de modo geral. Uma vez alcançada uma sólida formação teórica e prática do condutor, suas contribuições para a existência de motoristas educados, conscientes e cuidadosos no trânsito serão aplaudidas pela sociedade. Essas características, que aparentemente simples de construir, são inerentes a um motorista civilizado e que contribui para a redução de acidentes de trânsito, preservando as vidas e evitando o desperdício de recursos econômicos imprescindíveis para uma sociedade em desenvolvimento como a brasileira.

Melhorar a qualidade da formação dos condutores certamente refletirá uma melhoria na sua qualificação. Assim, ataca-se a principal causa de acidentes de trânsito, a falha humana. Continuamente desenvolver melhorias pela busca da qualidade nesse serviço é de fundamental para uma sociedade que vive dias de estatísticas assustadoras. Certamente, seus reflexos vão gerar ganhos para comunidade e para todos de maneira geral, desde a conservação de vidas, até a contenção das enormes perdas econômicas e financeiras para os estados.

### **3.4.2 Simuladores de direção**

Como mencionado anteriormente, o grande alvo das atenções nas ações para a segurança no trânsito deve ser, sobretudo, no fator humano. A fim de mudarmos o comportamento dos usuários no trânsito, se faz necessária uma atuação forte na melhoria da formação dos condutores e estrutura dos centros de formação.

Percebemos que, embora não na velocidade desejada, o Governo tem se empenhado em aprimorar o obsoleto modelo de formação dos motoristas e motociclistas brasileiros. A iniciativa de adoção dos Simuladores de Direção Veicular no Brasil deriva dessas medidas governamentais, mas que, por diversos empecilhos de sua implementação, não obtiveram o êxito esperado.

De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)<sup>3</sup>, o Simulador de Direção Veicular (SDV) é um equipamento composto por estrutura física,

hardware e software que se utiliza de recursos onde há simulação da realidade virtual para o aperfeiçoamento do processo de treinamento e aprendizagem na formação dos condutores de veículos automotores<sup>4</sup>, tendo como objetivo atingir à classe de pessoas para a categoria “B”<sup>5</sup>.

A implementação do anteriormente mencionado SDV, ocorreu a partir de um longo estudo denominado “Estudo do uso de simuladores e Recursos de Realidade Virtual pra Formação de Condutores em Auto Escola”, elaborado pela Fundação CERTI<sup>6</sup>. De posse deste estudo, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabeleceu os requisitos para o desenvolvimento do SDV no Brasil.

Entretanto, algumas falhas ocorreram e nem todos os padrões foram definidos e tiveram seus procedimentos bem estabelecidos para a sua aplicação. Não há que se negar que foi um precioso trabalho de concepção focado no desenvolvimento e criação do equipamento em si, de seu hardware e software. Porém, não houve a preocupação com o aprofundamento dos requisitos pedagógicos e operacionais de aplicabilidade pelos instrutores dos Centros de Formação de Condutores (CFCs). (ONSV, Avaliação dos simuladores de direção veicular, 2013).

---

3 Informações através do site: <http://www.onsv.org.br/>. Acesso em: 29 mar. 2015.

4 Definição extraída do relatório do ONSV, intitulado: Avaliação dos simuladores de direção veicular. 2013. Disponível em: <[http://www.onsv.org.br](http://www.onsv.org.br/)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

5 De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Lei no 9.503, de 23/09/1997), no inciso II, do artigo 143 define-se veículo abrangido pela categoria B, como aquele motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista. 6 Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras (CERTI), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

#### 4 DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO

Nosso estudo nesse momento, alcança o tema referente ao "Trânsito Seguro". Direito e dever concedido a todos os cidadãos, constitui-se "Direito Fundamental de Segunda Dimensão" que deve ser compreendido, reconhecido e incorporado aos nossos hábitos culturais brasileiros como insubstituível veículo a proteção à vida e ao respeito pelos direitos básicos relacionados à utilização sociocoletiva de nossa extensa rede de vias.

Destaca-se essa preocupação, pela brilhante definição desse Direito Humano pela ONU e a luta para implementar um sistema com integração e equalização da sinalização das vias, em territórios nacionais. Certamente, são inúmeros os objetivos a serem alcançados. Este desafio é somente para os que desejam ardentemente contribuir para a concretização da "Década de Ações para a Segurança no trânsito", anunciada pela Organização das Nações Unidas<sup>7</sup>, para o espaço temporal entre os anos 2011 e 2020.

---

<sup>6</sup>Em 02.03.2010, em Assembléia Geral da ONU (Organização das Nações Unidas), no 64º Período de Sessões (Tema 46 do Programa), pela Resolução nº A/64/255 (com o tema "Melhoria da Segurança Viária no Mundo" - "Improving global road safety"), instalou-se "o período de 2011-2020 como a 'Década de Ações para Segurança no trânsito', objetivando estabilizar e, após diminuir os índices de vítimas que vieram a óbito no trânsito mundial, incrementando as atitudes nas esferas nacionais, regionais e no mundo". Acesso: <http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta>

Amplamente ligado ao fenômeno trânsito, sua formação *Enforcement*<sup>10</sup> (traduzido contextualmente como um Esforço Legal, e explicado como um conjunto de fortes iniciativas direcionadas a formação de um trânsito em condições seguras) é primeiramente desafiado em relação ao reconhecimento (no âmbito pessoal). Segundo BOBBIO (1992), o próximo desafio é o de concretizar o conceito de "Trânsito Seguro" revelando-o a outros como sendo um Direito Fundamental de Segunda Dimensão e, partindo daí, haverá uma conscientização do Estado de seu pátrio dever de “assegurar a proteção de todos os direitos humanos e liberdades” para, estabelecer e promover ações que foquem na concreta efetivação de um trânsito realmente seguro”.

Não é simplesmente identificar o "Trânsito Seguro" como um Direito Humano e Fundamental de Segunda Dimensão, mas garantir a essência de todo esse processo de evolução, à proteção da vida e da integridade física de todos os usuários das vias terrestres, prevista constitucionalmente.

Através da promoção do Estado, declara-se além da Liberdade de Circulação, como espécie de direito individual, porém sendo o Trânsito Seguro o montante de obrigações coletivas (a todos imputado, sob a proteção da similaridade do homem perante a lei e com sustentação no alicerce das “justas exigências do bem comunitário, na sociedade democrática”)<sup>8</sup>, para assegurar a segurança viária e estabelecer a proteção os cidadãos usuários das vias terrestres.

Opostamente aos que afirmaram, grandes filósofos da atualidade (especialmente NORBERTO BOBBIO), o "Trânsito Seguro" não foi consolidado culturalmente à maneira de agir e reagir do povo brasileiro. Necessita-se, priorizar seu reconhecimento e a essência desse direito que é básico, de maneira a evitar interpretações incorretas e conclusões antecipadas.

O grande desafio daqueles que responderam ao chamado da Organização das

---

<sup>7</sup>Verifica-se no capítulo V, do art. 32, da Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica, de 1969), que existe uma “Interligação entre deveres e direitos”, de modo que “1. A cada pessoa cidadã do mundo existem deveres familiares, comunitários e humanitários. 2. Os direitos pessoais são delimitados pelos direitos do próximo, pela segurança de todos e pelas justas exigências do bem comum, na sociedade estabelecida em democracia”.

<sup>8</sup>Para BOBBIO, existem quatro etapas de construção dos Direitos Humanos: jusnaturalismo, positivação, internacionalização e especificação (BOBBIO, Norberto. A era dos direitos. 9. ed., Rio de Janeiro: Campus, 1992. p. 47-55).

Organizações das Nações Unidas (ONU), pretem protagonizar essa década de atitudes e que , está acima da tarefa estabelecida a outras áreas. Temos visto que várias iniciativas da humanidade já foram consideradas e amplamente declaradas como fundamentais à dignidade humana. Permitti-se assim, que os defensores evoluam para as próximas fases de tornar-se internacional e específico<sup>9</sup> desses direitos, buscando a concretização (esferas do Executivo e do Legislativo) e de tutela diante dos Tribunais Jurisdicionais.

Podemos destacar como os maiores desafios do fenômeno trânsito brasileiro do século XXI (iniciando a Década de Ações para a Segurança Viária). Primeiro, o reconhecimento da capacidade de internalizar na alma e no coração do povo brasileiro, a seriedade e a natureza sociocoletiva da utilização das vias terrestres. Também, revelar-se-á ao Estado o conceito anteriormente mencionado de *Enforcement* e, assim sendo, seu papel de promover ações direcionadas à segurança de fazer valer todos os direitos pertinentes aos seres humanos, garantindo a operacionalização do trânsito em condições seguras a todos.

Ultrapassando nossas fronteiras, são impostas outros dois desafios em internacionalmente importantes: Em primeiro lugar, especificar e em segundo implantar o "Trânsito Seguro" como Direito Humano, em todos os territórios da terra, um sistema regular e homogêneo de sinais viários modernos. Percebe-se, que tudo começou no reconhecimento de que havia uma crise mundial de segurança viária pela OMS (Organização Mundial de Saúde).

Assim, as Nações Unidas foram obrigadas a adotar um novo paradigma vinculado ao fenômeno trânsito que, brevemente, conduzirá à especificação do "Trânsito Seguro" como Direito Humano essencial à preservação/promoção da vida e da saúde física e mental dos usuários das vias terrestres em todos os continentes. Com a esperança de vivermos um trânsito mais humano e seguro nas cidades e no campo, justificam-se todas as afirmações acima realizadas.

---

<sup>9</sup>“Estatisticamente por gráficos, o fenômeno trânsito representa-se através de um triângulo (denominado “3E” – Engenharia, Educação para o Trânsito e Enforcement – ou “trinômio do trânsito”), assim composto por vários (e diferentes) ramos do conhecimento humano.” (HONORATO, Cássio M. O trânsito em condições seguras. Campinas (SP): Millennium, 2009. p. 03.)

Enforcement – “making sure that something is obeyed” (COLLIN, Peter H. Dictionary of Law. 3. ed. Teddington (UK): Peter Collin Publishing, 2000. p. 130); esclarecendo que torna-se obrigatório o cumprimento da lei.

## 5 CONCLUSÃO

É com certeza que o tema abordado neste estudo não se encerra aqui, a cada cidadão que habita neste mundo tem o direito a um trânsito mais seguro. Um bom e preparado profissional do trânsito deve estar comprometido com a qualidade do ensino, bem como ser preciso e ter uma consciência formada a respeito do seu papel social e cultural de um povo, em busca sempre de atualização e aperfeiçoamento pessoal.

Poucos são aqueles cidadãos que percebem sua moral constitucional, garantia básica e deveras insubstituível à execução da proteção da vida e à segurança de todos os demais transeuntes das redes viárias. Foi abordado no estudo a possibilidade de identificarmos na sua essência, que o objetivo do direito do trânsito é preservar as distintas dimensões de direitos fundamentais que são arriscadas, todos os dias, na natureza coletiva existente no trânsito.

Essa garantia mencionada no parágrafo anterior deve ser reconhecida e exigida diariamente pelo Estado, através da execução de programas que possam promover a concretização da liberdade de circulação em mínimas condições de segurança. Assim, proporcionando paz, harmonia social e libertação através do rompimento do medo (vinculado à falta de segurança das vias). Portanto, é com atitudes efetivas que será constituído um instrumento que exalta a vida, essencial para o governo do Brasil, como Estado que preza pela democracia, possa, em um futuro não distante, experimentar e vivenciar seu trânsito humanamente saudável, seguro e respeitoso.

Quando da intersecção entre "Liberdade de Circulação" e obrigação do Estado em proporcionar "Segurança Viária" orienta-se sobre o original significado da matéria divulgada pela ONU (Organização das Nações Unidas) "Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão". Fica implícito na Carta Magna de 1988 por decorrer do regime e dos princípios por ela adotados, que é assumido no Estado Democrático de Direito a básica função de garantir constitucionalmente, segurança pelas vias e proteção à vida dos usuários das mesmas, em terra firme. Estabelecer o reconhecimento, revelação e promoção do trânsito em mínimas atitudes seguras, como Direito Fundamental de Segunda Dimensão e como a implantação de obrigações coletivas, não desenvolvendo o egocentrismo, são os grandes desafios que a "Década de Ações para a Segurança Viária" propõe à Nação brasileira.

Além de tudo que foi discorrido anteriormente, certamente ainda é necessário divulgar mundialmente o Trânsito Seguro como Direito Humano pelo Poder Executivo. Infelizmente, longos e muitos anos se passaram e o assunto esteve inerte até este despertar das Nações Unidas para a instalada e grave crise mundial de segurança viária. Houve a convocação da OMS (Organização Mundial da Saúde) para ter a coordenação das atividades da ONU sobre segurança viária desde o ano de 2003. São significativas mudanças na forma de tratar o fenômeno do trânsito internacionalmente. Contudo, a esperança em reduzirmos os índices de mortes no trânsito, somente se concretizará se buscarmos nos distanciarmos dos aspectos econômicos e individualistas da liberdade de circulação, para evidenciarmos o aspecto da coletividade e a vontade de estabelecer um plano eficaz para a segurança viária em favor de uma causa superior, a vida.

## 6 REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Código de Trânsito Brasileiro Anotado**. São Paulo: Letras Jurídicas. 4ª ed; 2009.

BOBBIO, Norberto. **A Era dos Direitos**. Trad. Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Campus. 9ª ed; 1992.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23/9/97. Brasília: DENATRAN, 2006.

BRASIL. **Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito**. Resolução no 168 de 14 de dezembro de 2004. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao\\_contran\\_168](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_168). Acesso em: 30/05/2015.

Convenção Americana de Direitos Humanos. **Pacto de São José da Costa Rica**, 1969. Capítulo V, art. 32.

CORRÊA, J. Pedro. **20 anos de lições de trânsito no Brasil**. Curitiba: Infolio, 2009.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Mini Aurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 4ª ed; 2001.

MARINGONI. **Como não enlouquecer no trânsito**. São Paulo: Editora 34; 2003.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Década de ação pela segurança no trânsito**. 2009. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta>. Acesso em:

OSNV. **Observatório Nacional de Segurança Viária**. 2013. Disponível em: <http://www.osnv.org.br>. Acessos em: 21/02/2015 e 29/03/2015

PITTA, Valter. **O fascinante universo da história**. Disponível em: <http://imperialroma.blogspot.com.br/2010/01/todos-os-caminhos-levam-roma.html>. Acesso em: 06/06/2015.

PONTES, Marcelo. **O papel da polícia no processo de obtenção da autorização para a realização de eventos e obras em via pública**. Florianópolis, 2009.

HONORATO, Cássio Mattos. **O Trânsito em Condições Seguras**. Campinas: Millennium, 2009.

HONORATO, Cássio Mattos. **Sansões do Código de Trânsito Brasileiro**. Campinas/SP: Millennium, 2004.