

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO – UFPE
AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE – ADENE
PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO PÚBLICA PARA O
DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE - MPANE

Getúlio de Sá Gondim

A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO:
Um estudo de caso do PVT – Recife/PE 2000-2004.

Recife, 2004

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO – UFPE
AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE – ADENE
PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO PÚBLICA PARA O
DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE - MPANE

Getúlio de Sá Gondim

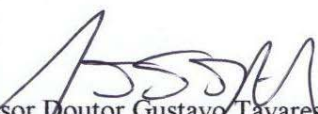
A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO:
Um estudo de caso do PVT – Recife/PE 2000-2004.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pernambuco, Agência de Desenvolvimento do Nordeste e Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Gestão Pública para o Desenvolvimento do Nordeste.

Orientador: Gustavo Tavares da Silva, Ph. D.

Recife, 2004

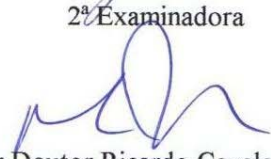
Dissertação de Mestrado apresentada por Getúlio de Sá Gondim ao Mestrado Profissional em Gestão Pública para o Desenvolvimento do Nordeste, curso de Pós-Graduação *strictu sensu* da Universidade Federal de Pernambuco - UFPE sob título: “**A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: Um estudo de caso do Projeto Vida no Trânsito na cidade de Recife-PE (2000-2004)**”, orientado pelo professor Doutor Gustavo Tavares da Silva e aprovada por unanimidade pela Banca Examinadora formada pelos membros abaixo relacionados:



Professor Doutor Gustavo Tavares da Silva
Presidente



Professora Doutora Maria José de Araujo Lima
2ª Examinadora



Professor Doutor Ricardo Cavalcanti Furtado
3º Examinador

Recife, 13 de dezembro de 2004.

Professora Doutora Rezilda Rodrigues Oliveira
Coordenadora Acadêmica

A minha mulher, Graça, que na minha ausência, nas horas mais difíceis, sempre cuidadosamente apoiou-me em tudo, incansavelmente, sempre do meu lado, e aos meus filhos Thiago, Henrique e Raphael, pela compreensão e entendimento sobre a minha necessidade de construção de conhecimento e por acreditar tratar-se do maior patrimônio do ser humano.

Ao Dr. Plínio Ribeiro e ao Dr. Ivo Costa Souza, Presidente e Secretário Executivo do Centro de Relações Públicas de Pernambuco - CRPP, respectivamente, pelo apoio financeiro e incentivo para realização do mestrado.

Ao Professor Dr. Fernando Buarque pelas orientações, estímulo, sempre acreditando na construção do conhecimento.

Ao Professor Dr. Gustavo Tavares da Silva, orientador de competência profissional ilibada, sempre estimulando e dedicando o melhor dos seus esforços para a elaboração deste Trabalho de Conclusão de Mestrado.

A todos os professores e palestrantes do mestrado pelos ensinamentos acadêmicos compartilhados.

A toda equipe do mestrado, pelo apoio logístico e amizade dedicada no transcorrer do curso.

Aos meus colegas de turma que vivenciaram conhecimentos e construção de amizades.

Ao Dr. Laedson Bezerra da Silva, Diretor Geral do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN – PE, cujo apoio foi determinante na realização deste trabalho.

Às Instituições que colaboraram direta e indiretamente para a realização desta pesquisa, principalmente ao Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN – PE, à Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos – CTTU, à Empresa Metropolitana de Transporte Urbano – EMTU e ao Batalhão de Polícia do Trânsito – BPTran – PE.

Meu agradecimento especial aos professores Maria Betânia Cantalice, Maria José Moreira dos Santos Rosa e Jorge Sandro Chaves, pela leitura e críticas ao trabalho, e a Marcelo Varejão pela digitação e apoio logístico.

E a todos que contribuíram direta e indiretamente para conclusão deste trabalho.

RESUMO

A violência no trânsito tem se constituído em uma séria problemática para todos, cuja solução deve ser tratada no âmbito das políticas públicas. Este Trabalho de Conclusão de Mestrado teve como objeto de análise a violência no trânsito na cidade do Recife, no período de 2000 a 2004. Definiu como objetivo analisar se o Projeto Vida no Trânsito contribuiu para reduzir os índices de acidentes, a multiinstitucionalidade e a ação educativa conscientizadora por meio dos arte-educadores. A metodologia enfocou a análise documental dos diversos órgãos: Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN – PE, Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos – CTTU, Empresa Metropolitana de Transporte Urbano – EMTU e Batalhão de Polícia do Trânsito - BPTran.

A investigação teve como foco a pesquisa elaborada pelo Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas – IPESPE, como parte da documentação institucional do DETRAN - PE. Os resultados demonstraram que nos últimos quatro anos as ações educativas e conscientizadoras, associadas a outros fatores como: o ambiente construído, as lombadas, redutores de velocidade e a fiscalização vêm, efetivamente, contribuir para a redução de acidentes em Recife - Pernambuco.

ABSTRACT

The violence in the traffic has constituted in a serious problem to all, whose solution should be treated in the scope of the public politesses. This conclusion work of Master Degree, had as analysis object, the traffic violence in the Recife city, period from 2000 to 2004. It defined as goal, analyze if Life Project in the transit, contributed to reduce the accidents indices, the multiinstitutionality and the educational action, conscientiously by means of the art-educators. The methodology focused the documental analysis of the several organs; State department of Traffic (DETRAN-PE), Traffic Company and Urban Transport (CTTU), Metropolitan Company of Urban Transportation (EMTU) and Traffic Policy Battalion (BPTran).

The investigation had as focus, the research elaborated by the institute of Economic Social Research and Politicses (IPESPE), as part of the institutional documentation of DETRAN-PE. The results demonstrated that in the last four years, the educational actions and concience, associated to other factors as: the constituted environment, the hills, speed reducers and the inspection, come indeed, contribute for accidents reduction in Recife city.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADENE	=	Agência de Desenvolvimento do Nordeste
ANTP	=	Associação Nacional de Transportes Públicos
BPTTran	=	Batalhão de Polícia do Trânsito
CTB	=	Código de Trânsito Brasileiro
CCEPE	=	Câmara de Pós-Graduação do Conselho Coordenador de Ensino, Pesquisa e Extensão
CET	=	Companhia de Engenharia de Tráfego
CETRA	=	Conselho Estadual de Trânsito
CONTRA	=	Conselho Nacional de Trânsito
CTTU	=	Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos
DENATRA	=	Departamento Nacional de Trânsito
DER	=	Departamento de Estradas e Rodagens
DETRA	=	Departamento Estadual de Trânsito
DNER	=	Departamento Nacional de Estradas e Rodagens
DPVAT	=	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
EMTU	=	Empresa Metropolitana de Transporte Urbano
GEIA	=	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GEIPOT	=	Grupo Executivo para Integração da Política de Transporte
IPESPE	=	Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas
JARI	=	Junta Administrativa de Recursos de Infrações
MPANE	=	Mestrado Profissional em Gestão Pública para o Desenvolvimento do Nordeste
ONGs	=	Organizações-Não-Governamentais
PDTU	=	Plano de Desenvolvimento de Transporte Urbano
PNUD	=	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PMPE	=	Polícia Militar de Pernambuco
PNT	=	Política Nacional de Trânsito
PVT	=	Projeto Vida no Trânsito
RENACH	=	Registro Nacional de Carteiras de Habilitação
RENAVAM	=	Registro Nacional de Veículos Automotores
SNT	=	Sistema Nacional de Trânsito
TCM	=	Trabalho de Conclusão de Mestrado

LISTA DE QUADROS, FIGURAS, TABELAS E GRÁFICOS

Quadro 1	- Efeitos do Álcool.....	15
Quadro 2	- Demonstrativo de Acidentes.....	16
Quadro 3	- Custo de Acidentes – Ano.	16
Quadro 4	- Demonstrativo Percentual de Acidentes – Ano.....	16
Quadro 5	- Resumo das Principais Obrigações dos Órgãos Federais.....	40
Quadro 6	- Resumo das Obrigações e Necessidades dos Órgãos Estaduais.....	40
Quadro 7	- Resumo das Obrigações e Necessidades dos Municípios.	41
Figura 1	- Arte-educadores de trânsito: Super-Faixa e Caveirinha.	65
Figura 2	- Arte-educadores de trânsito.....	66
Figura 3	- Arte-educadores de trânsito: Super-Faixa e Caveirinha.	70
Figura 4	- Arte-educadores de trânsito, Palhacinhos da Faixa e Caveirinha.....	71
Figura 5	- Arte-educador de trânsito.	72
Figura 6	- Arte-educadores de trânsito.....	72
Figura 7	- Turma do Fom-Fom: Tio Buzina, Boneca Bibite, Fom-Fom e Bruxo Barroada.....	74
Figura 8	- Fom-Fom atuando nas vias.....	74
Figura 9	- Fom-Fom distribuindo material educativo.....	75
Tabela 1	- Evolução da Frota de Veículos, PE – RMR - RECIFE (1985 – Junho/2004)	81
Tabela 2	- Acréscimo da frota de veículos, segundo os meses em PE, RMR, Recife, 2003-2004.....	82
Tabela 3	- Acidente de Trânsito em Recife – Quadro Geral - Período: 1998 a 2003.....	83
Tabela 4	- Mortos em acidentes de Trânsito em Recife - Período: 1998 a 2003	85
Tabela 5	- Feridos em Acidente de Trânsito no Recife - Período: 1998 a 2003.....	85
Quadro 8	- Efeitos de Campanhas Educativas no Trânsito	86
Gráfico 1	- Evolução da Frota x Registro de Acidentes	86
Gráfico 2	- Lembrança do Tipo de Propaganda na TV sobre a Educação de Trânsito	87
Gráfico 3	- Lembrança de Ações na Rua para Educar as Pessoas no Trânsito.....	87
Gráfico 4	- Avaliação das Propagandas e Ações da Campanha de Educação Sobre o Uso das Faixas de Pedestres	88
Gráfico 5	- Atitude das Pessoas Mudou em Relação ao Uso da Faixa de Pedestre Após a Campanha	89
Gráfico 6	- Avaliação do Comportamento do Entrevistado (Como Motorista ou Como Pedestre) Feita pelo Próprio.....	89
Gráfico 7	- Avaliação do Desempenho dos Arte-Educadores Envolvidos na Campanha	90
Gráfico 8	- Avaliação do Desempenho do DETRAN-PE.....	90
Gráfico 9	- Desempenho do DETRAN-PE nos Últimos Três Anos	91
Gráfico 10	- Avaliação dos Guardas de Trânsito em Recife.....	92
Gráfico 11	- Os Guardas de Trânsito Estão nas Ruas do Recife Para.....	93
Gráfico 12	- Investimentos do Governo Atual Para Melhorar a Educação no Trânsito	93

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA.....	
AGRADECIMENTOS	
RESUMO.....	
ABSTRACT	
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	
LISTA DE QUADROS, FIGURAS, TABELAS E GRÁFICOS	
1 INTRODUÇÃO	1
2 A PROBLEMÁTICA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DO RECIFE.7	
2.1 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente Construído	21
2.2 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente Político	23
2.3 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente Técnico	24
2.4 Os Acidentes de Trânsito e a Engenharia de Tráfego	25
2.5 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente de Fiscalização	27
2.6 Responsabilidade e Ética no Trânsito – Compromisso de Todos	28
3 O NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	30
3.1 A Nova Relação Estado e Sociedade	36
3.2 Os Novos Requisitos de Habilitação	37
3.3 Os Novos Requisitos de Qualidade dos Veículos	37
3.4 Os Novos Requisitos para a Condução dos Veículos.....	37
3.5 O Respeito à Cidadania	37
3.6 A Atribuição de Penalidades aos Infratores	38
3.7 A Criação de Sistemas Nacionais de Controle de Dados	38
4 O DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN – PE	49
4.1 Políticas Públicas no Ambiente Democrático	51
4.2 Política de Trânsito em Recife: a Municipalização	53
4.3 A Educação para o Trânsito como Direito e Dever	56
4.4 O Histórico do Projeto Vida no Trânsito – PVT – Recife – PE	64
4.5 O Papel dos Arte-Educadores de Trânsito.....	69
5 O PROJETO VIDA NO TRÂNSITO – PVT - RECIFE – PE: A Pesquisa	77
5.1 Tratamento dos Dados Coletados.....	80
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	95
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	100
ANEXOS	105

1 INTRODUÇÃO

1 INTRODUÇÃO

O Curso de Pós-Graduação em Gestão Pública, vinculado à Agência de Desenvolvimento do Nordeste – ADENE, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD e a Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, tem como objetivos, a formação de profissionais qualificados para o exercício de gestão nas instituições públicas contribuindo para a melhoria da administração, visando o desenvolvimento empreendedor e adequando o setor público às novas demandas e necessidades da sociedade em um mundo globalizado, cujas necessidades são emergenciais, visando otimização da qualidade dos serviços.

Neste contexto de mudanças globalizantes, progresso tecnológico e a diminuição assistencialista do papel do Estado, que geram impactos diferenciados no espaço nacional, a maioria ocorrendo em detrimento das regiões mais frágeis e vulneráveis do país exigiram, então, a formação do profissional de alto nível para atuar contribuindo à efetiva intervenção.

O Trabalho de Conclusão de Mestrado - TCM, cujo tema está inserido no âmbito das políticas públicas, explorou como objeto de análise a violência no trânsito na cidade do Recife, em decorrência do alto índice de acidentes observados notadamente entre os anos de 2000 a 2004.

As cidades nos países emergentes apresentam graves problemas de trânsito e de qualidade de vida. A queda da mobilidade e da acessibilidade a bens de consumo, degradação das condições ambientais, congestionamentos crônicos e altos índices de acidentes de trânsito. Esta situação decorre de muitos fatores sociais, políticos e econômicos, mas deriva também de decisões passadas relativas às políticas públicas voltadas à qualidade de trânsito. As grandes cidades brasileiras foram adaptadas nas últimas décadas para o uso eficiente do automóvel, cuja frota cresceu acentuadamente por meio de ampliação do sistema viário e da utilização de técnicas de garantia de boa fluidez. Por outro lado, o fluxo de veículos não se acomoda com os espaços da cidade que não foram projetadas para o futuro.

O trânsito em Recife, segundo reportagem da Folha de Pernambuco do dia 5 de outubro de 2003, retrata que: “Recife é a São Paulo do futuro, o aumento desenfreado do número de carros pode transformar o trânsito num caos”. Os

problemas de congestionamentos, conflitos, acidentes e mortes estão presentes no cotidiano da cidade. O espaço de circulação é inseguro para todos, motoristas e pedestres. A violência no trânsito, neste estudo, não reflete apenas um problema cultural, ou uma variante do clima de insegurança crescente do território nacional, nem apenas do excesso de velocidade, consumo exagerado de bebidas alcoólicas, e o não uso do cinto de segurança, as ultrapassagens perigosas, a falta de atenção na travessia dos pedestres e a desobediência freqüente à sinalização são, de fato, fatores relevantes, mas considera preponderante os fatores econômicos, políticos e sociais.

Sair às ruas representa perigo em qualquer situação, seja nos papéis de motorista e ou pedestres. A violência pode ser observada todos os dias, os meios de comunicação veiculam notícias de acidentes cotidianamente. A violência no trânsito constitui um dos problemas mais relevantes, merecendo atenção especial. Os acidentes refletem uma séria problemática, vida e morte no trânsito.

Na literatura analisada, buscou-se superar visões superficiais ou ingênuas sobre os acidentes de trânsito que o consideram como “fatalismo”. O trânsito, na perspectiva dos acidentes que nele ocorrem, é visto sob a ótica de investigação de que os mesmos não são meramente problemas, mas “questão”. São resultados de muitos fatores, dentre os quais o ambiente construído é o mais relevante; é nesta visão que este trabalho se apóia. O ambiente construído tem uma característica física com propensão à causação de acidentes. Economicamente, os recursos que seriam necessários para mudar o espaço são elevados e de difícil obtenção. Repensar os acidentes como questão e não como problema, sem dúvida desafia o padrão urbano perseguido neste século, entre eles a apropriação preferencial deste espaço, principalmente pelo automóvel.

Este estudo de caso buscou verificar, através da análise do Projeto Vida no Trânsito – PVT – Recife – Pernambuco, se o mesmo contribuiu para reduzir o número de acidentes e vítimas fatais no trânsito na cidade do Recife. O PVT consiste na implementação de uma política inovadora por meio de ações multiinstitucionais, promovendo a conscientização de motoristas e pedestres, gerando credibilidade e respeito à faixa de pedestres. Verificou-se se é verdadeira a premissa na qual a ação dos arte-educadores de trânsito contribuiu para a redução do índice de acidentes e mortes.

A metodologia da pesquisa serviu para demonstrar o método adotado para a observação do problema formulado, sendo o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade, construída a partir das indagações do sujeito e conseqüentemente, a construção ou reconstrução de “uma realidade”. Assim, utilizou-se, na elaboração desta pesquisa, o modelo metodológico das ciências sociais.

Quanto ao levantamento dos dados, foi realizada uma análise documental, junto aos órgãos competentes: Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos - CTTU, Empresa Metropolitana de Transporte Urbano - EMTU, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, no intuito de atingir os objetivos planejados.

Segundo análise documental, foi revisada a literatura sobre a temática abordada de forma ampla em autores que discutem o tema acidentes de trânsito, realizando análises próximas ao objeto de estudo, violência no trânsito.

Os resultados obtidos neste trabalho, obviamente, estão correlatos aos diversos setores pesquisados, como o Projeto Vida no Trânsito, o planejamento estratégico da instituição, dados estatísticos e informações sobre a multiinstitucionalidade.

O DETRAN – PE contratou o Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas – IPESPE, para realizar pesquisa fazendo parte da documentação institucional não podendo, obviamente, ser exposta no texto como demarcação do autor.

Desta forma, considerando os critérios metodológicos utilizados pelo renomado instituto, decidimos quanto à utilização dos dados para este trabalho, primeiro julgando a fidelidade dos dados, depois, considerando o marco metodológico coerente com o postulado da problematização do estudo. Consideramos como referência a historicidade do PVT com relação ao seu conteúdo educativo, especificamente, entre os anos de 2000 a 2004. Neste caso, as informações são provenientes do DETRAN – PE, Coordenadoria Técnica de Planejamento – Unidade de Informações Estatísticas, porém, fornecidas a este pela EMTU, no período de 1999 a 2002 e pela CTTU a partir de 2003, como fontes de informações.

Neste estudo, constatamos que nos últimos quatro anos as ações educativas e conscientizadoras, associadas às ações para redução de acidentes, tais como “as lombadas, os redutores de velocidade e a fiscalização efetiva”, vêm se instaurando por meio de ação dos arte-educadores de trânsito, diminuindo os índices de redução de acidentes. No contexto de democratização no país, destacamos que, com a implantação do Código de Trânsito Brasileiro, os órgãos assumiram responsabilidade pela segurança na circulação de pedestres e veículos.

Ao enfatizar a responsabilidade dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, respondem por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na manutenção de programas, projetos e serviços, os quais garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Mudanças profundas nas relações entre governo e a sociedade civil decorreram após a implantação do Código de Trânsito Brasileiro. O cidadão tem direito de circular em segurança, e os órgãos responsáveis pelo trânsito podem sofrer sanções legais se não assegurarem este direito.

No âmbito municipal, vale destacar que os municípios passam a ter participação legal, sendo responsáveis pelo planejamento, operação e fiscalização do trânsito sobre sua jurisdição, marcadamente promovendo a multiinstitucionalidade.

Constatamos que, com a obrigatoriedade da educação contínua para o trânsito, implantou-se uma política de educação como essencial para mudar as condições do trânsito brasileiro, definida como um direito e dever do Estado.

É preponderante afirmar que, segundo dados coletados no DETRAN, mensalmente os arte-educadores de trânsito abordam 200 mil pedestres e motoristas nas ruas e avenidas da Região Metropolitana do Recife.

Este trabalho estruturou-se da seguinte forma: o primeiro capítulo consta da introdução, o segundo capítulo trata a Problemática dos Acidentes de Trânsito na Cidade do Recife sob a perspectiva dos mesmos como “questão”, superando as visões superficiais e considerando a importância do ambiente construído como problema: o ambiente político, técnico, a engenharia de tráfego, a fiscalização e a responsabilidade ética no trânsito.

No terceiro capítulo, tratamos sobre o Novo Código de Trânsito Brasileiro, a nova relação Estado e Sociedade, o respeito à cidadania, a criação do Sistema Nacional de Controle de Dados e a importância do ambiente democrático para implantação de políticas públicas.

No quarto capítulo, apresentamos o Departamento Estadual de Trânsito DETRAN – Pernambuco, o ambiente democrático, a política de trânsito em Recife no contexto da municipalização, a educação para o trânsito como direito e dever, a história do Projeto Vida no Trânsito e o papel dos arte-educadores de trânsito.

Abordamos no quinto capítulo o quadro metodológico o qual apresenta de forma demonstrativa e analítica o tratamento dos dados levantados.

Finalmente, nas considerações finais fazemos um balizamento comentando os resultados finais desta pesquisa, cuja finalidade primeira é servir de quadro complementar para o desenvolvimento acadêmico, científico e profissional voltado para as ações da gestão pública, conseqüentemente nossa análise contribuirá para o enriquecimento dos bancos de dados, e ensejará em novos elementos de reflexão dos gestores, voltados às demandas das políticas públicas, no que tange as especificidades do trânsito das grandes cidades brasileiras, visto como caso específico a cidade do Recife, como foi dito anteriormente uma das mais problemáticas em nível do fluxo de veículos, em detrimento dos espaços e vias de acesso.

2 A PROBLEMÁTICA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DO RECIFE

2 A PROBLEMÁTICA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DO RECIFE

O Recife, ao longo do seu processo de construção histórica, destacou-se, notadamente, de outros assentamentos urbanos, como Olinda e Cabo de Santo Agostinho. O Recife, um simples povoado já existente em 1537, estava localizado no extremo de uma península, e distante cerca de seis quilômetros da Vila de Olinda. Hoje, ultrapassando seus antigos limites, tornou-se uma grande cidade, destacando-se no Nordeste do Brasil. O lugar daquele antigo povoado hoje é seu Centro Histórico, o Recife Antigo. Do Porto do Recife estabeleceram-se “*caminhos*” de locomoção e centros consolidaram-se, estruturando ruas, até se transformarem nas vias de acesso, hoje. Com o crescimento urbano, o Recife apresenta hoje uma área de 217 km² e sua população em julho de 2004, segundo o IBGE¹, é estimada em 1.486.869 habitantes. Este crescimento representa um dos fatores de grande problema no que diz respeito ao trânsito, tornando a qualidade da vida urbana precária, tanto que muitos aspectos negativos têm relação direta com o trânsito. No entanto, podemos observar que experimentamos uma maior facilidade de acesso quanto a nossa circulação urbana, contraditoriamente.

Nesse contexto, Sennet² considera a moderna idéia de espaço público como mobilidade das pessoas. Este movimento corresponde, certamente, às relações entre espaço e circulação, as ruas adquirem a função de permitir deslocamentos e, se elas constroem-na demais, por semáforos ou outra impedição, causam problemas. Atualmente, as pessoas têm acesso a uma facilidade de movimentação jamais experimentada em qualquer civilização urbana anterior a esta e, no entanto, locomover-se é uma das atividades diárias mais perigosas, carregada de ansiedades, aliada ao risco de sofrer um acidente.

O automóvel representa, no mundo moderno, segundo Nogueira³, um meio de locomoção imprescindível. O uso freqüente do automóvel gera maiores riscos, não só para os seus próprios usuários como também para a população em geral. Passou, assim, a constituir uma fonte permanente de preocupação para o povo,

¹ Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro Geográfico Estatístico.

² SENNET, R. O Declínio do Homem Público e as Tirannies da Intimidade. Sp: Cia das Letras, 1988.p 18.

³ NOGUEIRA, P. L. Delitos do automóvel. São Paulo: Saraiva, 1988.

representando um perigo não só o seu uso regular, cauteloso, como principalmente, o abuso por parte dos motoristas.

Partindo da análise de vários aspectos, Setti⁴ define que a presença dos automóveis nas cidades provocou alterações no meio ambiente urbano. O crescimento exagerado da frota automobilística do país trouxe conseqüências graves como congestionamentos, agravamento das deficiências dos sistemas de transportes público, descaracterização de logradouros históricos e/ou arquitetonicamente importantes, poluição e acidentes de trânsito, embora não se possa negar os seus efeitos benéficos.

Neto⁵ considera que desde o final do século XIX, com a invenção do automóvel, os conflitos entre os pedestres e os veículos urbanos cresceriam em progressão geométrica, o que foi confirmado. Os veículos automotores, principalmente o carro, além dos acidentes, trouxeram para as cidades a poluição e as degradações arquitetônicas, com necessidade de áreas cada vez maiores para sua circulação. Apesar das vantagens da mobilidade pessoal, o automóvel é responsável por algumas grandes mudanças negativas em nossa sociedade. Porém, o desenvolvimento urbano também ocasiona ocorrências negativas.

Segundo Vasconcellos:

*O desenvolvimento urbano ocorre em função de um amplo conjunto de fatores econômicos, sociais, políticos e culturais, assim como em função das ações concretas adotadas pelo Estado, pelo setor privado, pelos indivíduos e pela sociedade organizada. Cada cidade tem uma história que por sua vez está ligada às características específicas de uma determinada sociedade, em um determinado tempo*⁶.

Os fatores econômicos, sociais, políticos e culturais são interligados. A abrangência das decisões envolvidas permite a identificação de uma certa hierarquia entre as três técnicas de intervenção na área de estudos urbanos, o planejamento

⁴ SETTI J.R.A. Identificação de Locais Inseguros em Vias Urbanas. São Carlos. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1985.

⁵ NETO, J.C. Aplicações da Engenharia de Tráfego na Segurança dos Pedestres. São Paulo. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica da Universidade da São Paulo.

⁶ VASCONCELLOS, Eduardo A. Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento. São Paulo: Annablume, 2000. p 49.

urbano é considerado a intervenção mais importante. O de transportes vem a seguir, principalmente em função dos graves problemas de transportes verificados em países emergentes. Por último, o planejamento da circulação aparece como técnica menor, normalmente associada à existência de recursos humanos especializados na área da engenharia que é tão ou mais político do que as demais técnicas de intervenção, uma vez que distribui um espaço escasso entre interesses conflitantes.

Duas correções devem ser feitas a esta visão tradicional⁷. Em primeiro lugar, estas três técnicas estão intimamente ligadas, na medida em que as decisões de uma delas podem afetar as demais. A relação entre o uso do solo e as demandas de transportes é por demais conhecida para confirmar esta afirmação. Em segundo lugar, o planejamento da circulação, ao contrário do que afirmam as visões tradicionais, não constitui uma atividade “menor”, submetida exclusivamente à especialização matemática dos engenheiros.

O planejamento, então, define a forma como o espaço deve ser ocupado e usado para os mais diversos fins. Ao determinar limites para a propriedade privada da terra, ele constitui uma arena política altamente conflituosa. Seus produtos são códigos e leis definindo os usos e ocupações desejadas e permitidas. A sua existência não implica, necessariamente, em respeito às suas determinações, principalmente nos países emergentes, o uso e a ocupação do solo também ocorrem livremente, em função da decisão independente de indivíduos e empresas. Normalmente, acabam se formando “duas” cidades, uma “formal” e a outra “informal”.

Neste sentido, Vasconcellos, alerta que:

o Planejamento Urbano define a infra-estrutura de circulação, que vai permitir o deslocamento de pessoas e mercadorias, bem como os veículos e os serviços que serão ofertados. A infra-estrutura é constituída por ruas, calçadas, vias férreas e terminais e, no caso do transporte público, pelos veículos que farão o transporte, a estrutura das linhas e a frequência das viagens⁸.

⁷ Visão Tradicional: contempla o planejamento urbano, o planejamento de transporte e, por último, o planejamento de circulação.

⁸ VASCONCELLOS, ibidem, 2000. p 49.

Comenta o autor, que o Planejamento da Circulação decide como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e pelos veículos. Isto porque ela envolve quatro atividades relacionadas: a legislação, que delibera as regras de utilização das vias e calçadas (Código de Trânsito); a Engenharia de Tráfego, que determina o esquema de circulação; a educação, que resolve como as pessoas serão conscientizadas para usar o sistema viário, e a fiscalização; que controla o respeito às leis de trânsito.

Estas técnicas se associam na construção e na definição das regras do uso do espaço urbano à medida que são utilizadas pelo Estado. Cabendo, portanto, implementar políticas públicas para tornar o trânsito mais humano. A definição do que é o trânsito nos remete à reflexão de que espaço é este.

O sentido de trânsito corresponde a qualquer movimentação ou deslocação de pessoas, animais e veículos, de um local para outro. A movimentação constitui o trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento.

Souza⁹, em sua dissertação de mestrado, entende por trânsito a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento.

Para o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, as vias públicas são as ruas, avenidas, estradas, logradouros, caminho ou passagem aberta ao trânsito¹⁰.

De acordo com Vasconcellos¹¹, o trânsito representa o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos na infra-estrutura rodoviária (considerada basicamente pelas calçadas, vias e terminais) da cidade, e que aparece na rua sob a forma de movimentação geral de pedestres e veículos.

O novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que entrou em vigor em janeiro de 1998, é bastante rigoroso quanto às infrações renovando as esperanças de reduzir a impunidade no trânsito e, gradativamente, transformar o comportamento dos brasileiros ao volante. Nos primeiros anos, os resultados superaram as

⁹SOUZA, José Leles de, Educação e Cidadania no Trânsito. UNB, 1995.

¹⁰DENATRAN, Manual de Segurança de Trânsito, 2001.

¹¹VASCONCELLOS, ibidem, 2000.

expectativas, com significativa redução do número de acidentes. Aos poucos, porém, o rigor foi sendo deixado de lado. Advogados se especializaram em livrar seus clientes de multas e evitar a suspensão das carteiras de habilitação. A justiça não consegue mandar para a cadeia homicidas do trânsito. A impunidade resulta no descrédito do CTB e a violência no trânsito continua vitimando aos milhares.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 1º, § 1º:

Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga¹².

Segundo Rizzardo¹³, o sentido de trânsito corresponde a qualquer movimentação ou deslocação de pessoas, animais e veículos, de um local para outro. Pelos dicionários, expressa ação ou efeito de passar, de caminhar, equivalendo, pois, a caminho ou marcha.

De outro lado, ainda refere-se este autor, que eram utilizadas as palavras trânsito, tráfego e circulação para designar o mesmo sentido de locomoção de um veículo de um ponto para outro, dentro de um espaço terrestre. Até certa época, e especialmente em locais de escassa evolução, tráfego correspondia ao deslocamento de trens, e mais transportes de objetos, enquanto trânsito ensejava o deslocamento de veículos mais leves de um ponto para outro, sem o objetivo de explorar o transporte. O termo circulação já representava o mero deslocamento nas vias de veículos, pessoas e animais. No fundo, porém, não comportam as palavras maiores distinções, porquanto os sentidos reduzem-se a movimentação nas vias.

Há de salientar a distinção entre trânsito e tráfego, feita por Meirelles¹⁴: "Trânsito é o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos e animais) pelas vias de circulação; tráfego é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, em missão de transporte. Assim, um caminhão vazio, quando se desloca por uma rodovia, está em trânsito; quando se desloca transportando mercadoria, está em tráfego. Daí a distinção entre normas de trânsito e normas de tráfego: aquelas dizem respeito às condições de circulação; estas cuidam das condições de transporte nas

¹² RIZZARDO, Arnaldo. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro, Revistas dos Tribunais, 2004, p. 32.

¹³ RIZZARDO, Arnaldo. Ibidem, p. 31.

¹⁴ MEIRELLES, op. cit. Vasconcellos. p. 31.

vias de circulação. Como a circulação e o transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego geralmente são editadas conjuntamente, embora distintas quanto ao seu objetivo e finalidade”.¹⁵

Diferentemente do Código anterior, onde se consignavam as vias abertas à circulação pública, isto é, aquelas destinadas ao tráfego público em geral, mesmo nas vias particulares, ou sitas em propriedades privadas, incide a regulamentação. Com efeito, devem ser observados os ditames legais em todos os locais por onde circulam veículos. Não importa a inexistência de caminhos destinados à movimentação. Os cuidados especiais e as regras de trafegabilidade não podem se restringir a onde há freqüência de deslocamentos.

Estuda-se, aqui, o conceito técnico de trânsito, que é a atividade regulada pelo Código, de ampla significação. Em primeiro lugar, a generalidade dos que utilizam as vias inclui-se no termo trânsito. Todos que se locomovem, seja simplesmente caminhando, seja por meio de veículos, ou através de animais, e mesmo servindo-se das vias para conduzir animais de um local para outro, estão abrangidos no conteúdo da lei. Não interessam o tipo de via e a forma de utilização. A movimentação constitui o trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização.

Conforme o Novo Código de Trânsito Brasileiro define:

§ 2º o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 5º os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

¹⁵ Direito municipal brasileiro, cit., p. 318.

Os acidentes de trânsito podem, a princípio, ser definidos como aqueles de natureza puramente circunstancial, que comprometem diretamente a função segurança, criando turbulência e conflitos na operação, ocasionando consequências danosas à via, aos veículos e aos usuários; sua influência no sistema é de gerar elevados custos sócio-econômicos. Podemos também definir como sendo um somatório de falhas que um ou mais dos três elementos que integram o sistema – pista, veículos e homem – não foram capazes de superar. Assim como a resultante final da interação de limites que tem sua origem em condições ou circunstâncias psicológicas, físicas, fisiológicas, dentre outros, do agressor ou da própria vítima, desta forma um dos traços que confere peculiaridades ao acidente de trânsito é o fator técnico-humano, tendo como protagonistas o elemento humano, o veículo, a via pública e o ambiente¹⁶.

Já a Associação Internacional de Medicina de Tráfego o situa como sendo um nítido problema de saúde pública.

De acordo com a Revista Ônibus, é alarmante o percentual de acidentes nos países emergentes. No Brasil, em 1996, o trânsito não chegava a aparecer nos relatórios da OMS (Organização Mundial de Saúde). Já em 1999, ocupava a nona posição mundial. A previsão mundial é que em 2020, estejamos em terceiro lugar. Os gastos com acidentes de trânsito no Brasil, segundo esta fonte, é de 35 bilhões de reais por ano. (Ainda, é importante ressaltar que 90% das pessoas podem, em algum momento de suas vidas, misturarem direção e álcool).

Sob a ótica dos acidentes de trânsito é necessário considerarmos que a infraestrutura viária e as condições das vias têm grande importância para sua qualidade e segurança, assim como as calçadas. Infelizmente, não há dados abrangentes sobre as calçadas das cidades, uma vez que as necessidades dos pedestres têm sido permanentemente negligenciadas pelo planejamento do transporte, evidenciando que há uma precariedade geral das mesmas, assim como a inexistência de condições adequadas para cruzar as vias, possibilitando o aumento do número de acidentes.

¹⁶Câmara dos Deputados / Comissão de Transportes, II Simpósio Nacional de Trânsito, 1981, p. 201

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN:

A cada ano, cerca de 30 mil brasileiros perdem a vida em acidentes de trânsito e atropelamentos e nada menos do que 350 mil pessoas sofrem lesões permanentes devido a essa violência¹⁷.

Assim como nas outras formas de violência, as principais vítimas são os jovens. Atualmente, dos 15 aos 29 anos, eles representam 32,7% das vítimas fatais. A instabilidade emocional desta faixa etária, a inexperiência, o gosto pelo risco e o consumo de bebidas alcoólicas, são alguns dos fatores levantados pelos profissionais de saúde para explicar este alto índice de mortalidade.

A Revista Ônibus apresenta alguns efeitos do álcool que consideramos importante ressaltar.

Alguns efeitos do álcool	a) Aumenta a agressividade b) Reduz os reflexos c) Reduz a visão de profundidade d) Altera o controle corporal e) Propicia visão dupla f) Causa sono g) Leva à embriaguez
Perspectivas:	• Em 1996, o trânsito não chegava a aparecer nos relatórios da OMS (Organização Mundial de Saúde) sobre causas de mortes no planeta. • Em 1999, já ocupava a nona posição. • Em 2020, A previsão é que esteja em terceiro lugar. No Brasil, esta já é a segunda causa de mortalidade e a sexta de internações.

Fonte: Revista Ônibus – Projeto de Transporte.
Quadro 1 - Efeitos do Álcool.

Sem dúvida, nesta abordagem, sabemos que o álcool altera o comportamento, aumentando a agressividade, reduzindo os reflexos, a visão de profundidade, o controle do corpo, visão dupla, promove o sono, e como consequência leva à embriaguez. Mas é a partir de 1999 que o Brasil vai despontar com a nona posição mundial e a previsão é que em 2020 atinja o terceiro lugar no mundo. O Brasil hoje apresenta um dos trânsitos mais violentos do mundo, o que implica em uma reorientação na implementação de políticas públicas que possam

¹⁷ DENATRAN. Ibidem. 2000. p 1.

contribuir para reter essa previsão catastrófica. O Estado brasileiro, como país em processo de expansão econômica, necessita reverter urgentemente este quadro, considerando a relação percentual mundial da frota e acidentes nos países desenvolvidos, onde a frota cresce 70% e os acidentes em 30%, como no quadro a seguir:

Relação Percentual mundial de frota / acidentes (100% = frota mundial total)		
	Países desenvolvidos	Países emergentes
Frota	70%	30%
Acidentes	30%	70%

Fonte: Revista Ônibus – Projeto de Transporte.
Quadro 2 - Demonstrativo de Acidentes.

Já nos países emergentes a frota aumenta em 30% e os acidentes em 70%. Nessa relação os dados são realmente desenfreados e alarmantes, como demonstra o quadro acima.

A Revista Ônibus nos leva a refletir acerca dos altos custos dos acidentes no Brasil, como mostra o quadro abaixo:

Alguns efeitos do álcool	Brasil	União Européia
	35 bilhões de reais/ano	45 bilhões euros/ano

Fonte: Revista Ônibus – Projeto de Transporte.
Quadro 3 - Custo de Acidentes – Ano.

Considerando os efeitos do álcool, o Brasil gasta, segundo a Revista Ônibus, 35 bilhões de reais por ano requerendo, por parte do Estado Brasileiro, a definição de políticas públicas para reduzir os gastos acelerados.

Alguns percentuais levantados
a) 92% dos acidentes de trânsito provêm de falha humana. b) 76% dos acidentes por falha humana, com socorro registrado pelo GSE (Corpo de Bombeiros), envolvem ingestão de álcool. c) 65% dos leitos hospitalares brasileiros estão ocupados por vítimas da violência no trânsito. d) 10% das pessoas são dependentes. 30% das pessoas abusam do álcool. e) 50% das pessoas bebem "socialmente". f) 10% das pessoas são abstêmias (não bebem álcool). g) 90% das pessoas podem, em algum momento de suas vidas, misturar direção e álcool. h) 13% dos recursos do SUS são absorvidos por tratamento de traumatismos causados por acidentes de trânsito.

Fonte: Revista Ônibus – Projeto de Transporte.
Quadro 4 - Demonstrativo Percentual de Acidentes – Ano.

A Revista Ônibus apresenta que 92% dos acidentes de trânsito provêm de falha humana, o que caracteriza uma demanda de ações educativas e conscientizadoras que possibilitem mudanças no comportamento, nos hábitos e atitudes dos motoristas. Ressaltamos que um comportamento ético, certamente exigirá valores e atitudes diferenciadas. Considerando que 50% das pessoas bebem socialmente, necessariamente, indica um individualismo marcante próprio da estrutura capitalista que deve ser analisada. Se 90% das pessoas podem, em algum momento de suas vidas misturar direção e álcool, isto é bastante estarrecedor, pois o perigo se encontra em qualquer lugar e em qualquer papel.

Para os profissionais de educação, também são percentuais preocupantes. Eles indicam um investimento insuficiente por parte da sociedade (escolas, famílias, programas governamentais), em ações de educação para o trânsito. Quase todos os jovens que estão morrendo no trânsito passaram pela escola nos últimos dez anos (ou ainda são estudantes), mas sua formação não incorporou noções de segurança, respeito e cuidados com a própria segurança e a do próximo. Fica claro ser o trânsito violento e complexo, e circular torna-se tarefa perigosa.

Concordando com Vasconcellos:

A circulação urbana ocorre em um espaço de conflitos que precisa ser distribuído entre os que desejam utilizá-lo. Como não há condição de uso simultâneo generalizado, a negociação é inevitável¹⁸.

Este procedimento acontece externamente por meio do Código de Trânsito e das definições da operação de tráfego e internamente, por meio das micro-decisões individuais sobre a apropriação do espaço. No primeiro caso, a operação de trânsito define as regras considerando que as pessoas as conhecem e vão respeitá-las. No entanto, existe um grau de flexibilidade em função de características individuais, do nível de conhecimento das regras e do nível de respeito à sinalização de trânsito. O resultado final varia de caso para caso.

¹⁸ VASCONCELLOS, ibidem, 2000. p 102.

Na literatura analisada constatamos que, segundo Vasconcellos:

Parece-nos claro que em nossos dias, não existem papéis fixos no trânsito, conforme está implícito na visão tradicional. Os mesmos variam no tempo e no espaço e com eles mudam os interesses das pessoas. Mesmo considerando as profundas diferenças sociais nos países em desenvolvimento geram uma certa segregação de papéis – as pessoas de renda mais alta, por exemplo, estão com mais frequência nos papéis de motorista / passageiro de automóvel – a complexidade do uso do espaço faz com que todos precisem desempenhar vários papéis no mesmo dia; uma pessoa pode ser pedestre, passageiro de automóvel, freguês e morador durante o dia, variando conseqüentemente em termos de acessibilidade, fluidez, segurança, nível de serviço e qualidade ambiental. Em decorrência, ela precisará que sejam atendidas pelos esquemas de operação de trânsito, fazendo com que sejam colocadas frente ao Estado pressões diversas e conflitantes¹⁹.

De acordo com o autor, a variação das necessidades de uma pessoa no tempo e no espaço impede que se constitua uma demanda única e, por conseqüência, que se estabeleça uma pressão política unívoca. Não existe um ator único, nem um objetivo único, pois todas as pessoas desempenham vários papéis. É por isso que não existem “movimentos sociais de trânsito”, à semelhança do que ocorre, por exemplo, com os problemas de habitação e da educação. Os movimentos atribuídos ao trânsito são apenas aqueles protestos ocorridos em situações de emergência, como no caso dos bloqueios de rua, causados pela revolta contra atropelamento fatal de crianças em especial. Mesmo nestes casos, passado o momento crítico, o movimento refluí, uma vez que as pessoas envolvidas também desempenham outros papéis, fazendo retornar outras necessidades nem sempre compatíveis com os objetivos os quais permutam o bloqueio da via.

As demandas são conflitantes, não sendo possível atendê-las no mesmo espaço de circulação. A colocação de semáforo na passagem de pedestres melhora sua segurança, mas prejudica a fluidez do motorista; a permissão de estacionamento facilita a microacessibilidade dele, mas prejudica a mesma microacessibilidade de motoristas e passageiros de ônibus, assim como a fluidez dos motoristas que não desejam parar. O uso de uma via residencial para o tráfego de passagem aumenta a macroacessibilidade de todos os papéis de motoristas, às

¹⁹ VASCONCELLOS, ibidem, 2000. p 103.

custas da segurança e da qualidade de vida do morador. Esta impossibilidade implica na necessidade do Estado definir a utilização do espaço, o que, inevitavelmente, vai distribuir benefícios e prejuízos entre os vários papéis envolvidos. A intervenção, portanto, nunca é mútua, no sentido de distribuir o espaço, “para o bem comum”, conforme defende a tradição do pensamento técnico.

A reorganização das cidades nos países emergentes transformou o espaço de uma forma drástica, mas ao mesmo tempo em que estes transformaram rapidamente, alteraram completamente as relações entre as pessoas, vindas pela sua utilização do espaço de circulação, causando impactos de grande profundidade e abrangência. O conceito de qualidade é relativo e se aplicado à vida urbana, pode adquirir vários significados.

Como um desafio, o nível de segurança no trânsito relaciona-se diretamente à garantia de vida das pessoas. A qualidade do uso do espaço tem importância na medida em que reflete como as pessoas podem usufruir da vida coletiva, natural do ambiente urbano. As condições ambientais têm interesse à medida que interferem na saúde pública.

Vale esclarecer que os acidentes de trânsito são um fenômeno complexo, envolvendo vários fatores de ordem política, técnica, social e individual. No caso do Brasil, assim como de vários países emergentes, condições políticas e sociais específicas dão ao problema uma conotação diferente da verificada nos países desenvolvidos.

Uma leitura atenta dos principais problemas de segurança de trânsito nos países emergentes demonstra que os acidentes não estão ligados a aspectos psicológicos individuais de “comportamento inadequado”, mas a aspectos estruturais específicos destes países.

Tanto a forma como o ambiente físico é construído, e a maneira como o espaço de circulação é distribuído, interferem na natureza dos conflitos de tráfego e, conseqüentemente, na probabilidade da ocorrência de acidentes. Embora todos os lugares com trajetórias conflitantes impliquem em riscos efetivos, eles vão variar quanto à sua contribuição para os acidentes e serão mais ou menos propensos a causá-los em função de condições específicas.

Um espaço no qual as trajetórias são separadas é evidentemente diferente de um que precisa ser negociado entre várias trajetórias conflitantes. A gravidade do problema também está relacionada às características físicas e dinâmicas dos corpos em movimento.

Assim, a análise precisa diferenciar entre a vulnerabilidade dos papéis desempenhados no trânsito e os papéis não motorizados, que são muito vulneráveis, haja vista os acidentes produzirem impactos muito mais graves. A hipótese de que nos países emergentes os pedestres e ciclistas são mais atingidos porque eles existem em maior quantidade, não diminui a natureza social do problema. Ao contrário, ela enfatiza a imposição violenta de um novo ambiente adaptado para o automóvel. A elevada participação dos pedestres nos acidentes fatais revela a violência intrínseca da apropriação do espaço de circulação e a ineficiência das regras de trânsito formais e informais.

Ao analisar os países emergentes, devemos mudar o enfoque do motorista para o pedestre, como no caso brasileiro.

O espaço de circulação é “inseguro em qualquer lugar”, principalmente para pedestres. O ambiente construído é orientado para o automóvel, conseqüentemente, para a velocidade; portanto, hostil para o pedestre. O objetivo principal das políticas diante da presente realidade dever ser mudar este ambiente, construindo espaços para garantir a segurança das pessoas, ao invés de adaptá-lo para garantir o uso eficiente do automóvel.

Assim sendo, a introdução do automóvel nos países emergentes e as medidas correspondentes de adaptação das vias, alteraram, profundamente, o ambiente gerando outras características perigosas, na qual a maioria das pessoas é prejudicada.

Apesar da importância de fatores humanos e das condições dos veículos, os acidentes estão ligados principalmente à forma específica que assumiu o ambiente de circulação e os conflitos dele decorrentes.

2.1 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente Construído

Os acidentes de trânsito ocorrem em ambientes construídos, sendo a cidade o exemplo mais claro. Tanto a forma como o espaço físico é construído, quanto a maneira como o espaço de circulação é distribuído, interferem na natureza dos conflitos de tráfego, conseqüentemente, na probabilidade da ocorrência de acidentes. Embora todos os espaços com trajetórias conflitantes impliquem em riscos efetivos de acidentes, os espaços vão variar quanto à contribuição para os acidentes e serão mais ou menos propensos a causá-los em função de condições específicas.

Um espaço no qual as trajetórias são separadas é, evidentemente, diferente de um espaço que precisa ser negociado entre várias trajetórias conflitantes.

A gravidade do problema também está relacionada às características físicas e dinâmicas dos corpos em movimento: como a energia cinética aumenta muito mais rapidamente do que a velocidade, os conflitos entre pedestres e veículos são muito perigosos, assim como os acidentes entre veículos transitando em alta velocidade.

Assim, a análise precisa diferenciar entre a vulnerabilidade dos papéis desempenhados no trânsito: os papéis não motorizados, como pedestres e ciclistas, são muito vulneráveis uma vez que os acidentes produzem impactos muito mais graves.

Vasconcellos diz que:

A hipótese de que nos países em desenvolvimento os pedestres e ciclistas são mais atingidos porque eles existem em maior quantidade não diminui a natureza social do problema. Ao contrário, ela enfatiza a imposição violenta de um novo ambiente adaptado para o automóvel²⁰.

A elevada participação dos pedestres nos acidentes fatais revela a violência intrínseca à apropriação do espaço de circulação e à ineficiência das regras de trânsito formais e informais.

Apesar da dificuldade de relacionar os acidentes com os seus prováveis fatores causais, constata-se que os acidentes são realmente um fenômeno

²⁰ Vasconcellos. Ibidem. 2000. p 160.

complexo; uma idéia aproximada das condições de um país, pode ser obtida analisando-se dois índices de acidentes. O primeiro representa a propensão espacial para os acidentes, revelada pela relação entre as mortes e o número de veículos motorizados. O segundo revela a propensão à iniquidade, traduzido pela identificação de quem é ferido ou morto no trânsito.

Vasconcellos ainda adverte que “O ambiente construído nos países emergentes é inerentemente perigoso para a maioria da população²¹”.

Destacamos que as vias foram e são construídas ou adaptadas para permitir maior mobilidade no espaço, implicando em velocidades relativamente altas para os veículos motorizados. O alargamento de vias é feito geralmente às custas das calçadas, espremendo os pedestres. Quando novas vias são abertas, elas, muitas vezes, atravessam áreas de concentração de pedestres. Redes sociais de relação são quebradas e o movimento remanescente de pedestres precisa enfrentar o tráfego pesado. O objetivo final desta “cirurgia urbana” é inserir uma rede ortogonal de vias pavimentadas, na qual a mobilidade é reforçada para quem tem acesso ao transporte individual. A via transforma-se de um habitat de pessoas, para um habitat de veículos.

Estas novas redes de vias requerem uma otimização do fluxo geral, garantida por técnicas apropriadas de engenharia de tráfego, principalmente vias de mão única e sincronizada de semáforos. Tais medidas tendem a propiciar maiores velocidades, restringindo ainda mais a circulação de pedestres. Wright afirma que: “medidas contrárias ao pedestres resultam de esforços bem intencionados para garantir transporte motorizado mais rápido e conveniente²²”.

A coexistência de tráfego motorizado de alta velocidade e tráfego de pedestres de baixa velocidade, tornam os acidentes inevitáveis, isto é particularmente grave nas maiores travessias de pedestres: em frente a escolas, pontos de ônibus, parques e áreas comerciais. O ambiente de circulação existente é inerentemente perigoso e a situação é incontrolável. Sair à rua é perigoso, e como Nader escreveu: “inseguro a qualquer velocidade²³”.

²¹ Vasconcellos. Ibidem. 2000. p 161.

²² WRIGHT, op. cit. Vasconcellos. p 161.

²³ NADER, op. cit. Vasconcellos. p 162.

2.2 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente Político

Nos países emergentes, com diferenças econômicas, políticas, sociais e culturais entre as pessoas, ocorrem profundas divergências e conflitos no acesso e no uso do espaço de circulação. De acordo com o ponto de vista de O'Donnell²⁴, onde sua visão estabelece um compromisso político natural com a ideologia e o estilo de vida de classe média:

No aspecto político, a característica mais importante é que a democracia, no seu sentido mais amplo, está fracamente institucionalizada. Por isso, o processo de decisão é altamente concentrado, as decisões na área de transportes são tomadas nas agências estatais, por planejadores e engenheiros de alto nível hierárquico, que trabalham, primordialmente, e às vezes, exclusivamente, com interesses econômicos e políticos dos setores dominantes e das classes médias com acesso ao automóvel.

É por força destas considerações que o processo de decisão é grandemente influenciado pela natureza da democracia, o que resulta em estratégias de modernização orientadas para o automóvel, o qual, freqüentemente, negligenciam as necessidades de pedestres. Finalmente, a importância econômica da indústria automobilística tolhe qualquer oposição ao uso do automóvel. Quando um país compromete-se com o desenvolvimento baseado nesta indústria, fortes interesses ligam-se a qualquer questão relacionada ao automóvel. O impulso inerente do sistema é preservar a alternativa automotiva, ao invés de controlá-la, ou pior, restringi-la, considerando a relação necessária entre o governo e a indústria automobilística frente aos seus enormes impactos econômicos.

Ainda sob o aspecto político, a cidadania como consequência política sobre o comportamento coletivo é fracamente desenvolvida: existe uma apreensão vaga de direitos e deveres, que é com freqüência marcada pelos desvios do sistema judiciário, característicos de sociedades com profundas diferenças de classes. Motoristas e pedestres geralmente desenvolvem regras informais de dividir o espaço, que ignoram ou interpretam de forma diferente as regras formais. Este comportamento criativo também revela que o ambiente construído é caótico, enfatizado a ineficiência da educação formal para o trânsito. Existe uma contradição

²⁴ O'DONNELL, op. cit. Vasconcellos. p 163.

básica entre o que é proposto como comportamento adequado e o que é observado na vida real.

Outra questão relevante, diz respeito ao comportamento no trânsito: diferenças são transladadas para supostos direitos de ocupação do espaço. As pessoas no papel de motoristas realmente pensam, como seres políticos, que têm prioridade no uso do espaço de circulação e as pessoas nos papéis de pedestres realmente pensam, como seres políticos, que não têm prioridade. Regras formais dando prioridade aos pedestres são raramente respeitadas. Hill e Jacob²⁵ apontam o fato, mostrando o desempenho sofrível dos motoristas nos países emergentes.

De acordo com Vasconcellos²⁶, na prática, embora as leis de trânsito definam a primazia dos pedestres, a prioridade na circulação de motoristas já foi estabelecida. Em muitos países emergentes: nesses, os pedestres são efetivamente “cidadãos sem cidadania”. Isto tem uma importância crucial, uma vez que a maioria dos deslocamentos a pé é feita por pessoas de renda mais baixa, como viagens independentes ou associadas ao transporte público. Ao contrário, os setores de elite e de classes média, geralmente, andam de automóvel e estacionam próximo ao seu destino final, minimizando sua exposição como pedestres.

Quando os dados sobre acidentes com pedestres e as distâncias percorridas são analisados, a periculosidade do andar a pé torna-se evidente: usar as vias como pedestre é muito perigoso, mais do que usá-las como motoristas.

2.3 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente Técnico

Com respeito ao processo de decisão, o fato mais relevante com relação à segurança de trânsito é que os planejadores não são treinados, e muito menos cobrados, para considerar a segurança como prioridade. Muitos ainda vêem o acidente como fatalidade, ou produto inevitável do desenvolvimento. A maioria está profundamente comprometida com enfoques que privilegiam a mobilidade por automóvel. Portanto, a garantia de vias de alta capacidade e de tráfego fluido constituem objetivos essenciais. Mas ainda, os planejadores normalmente pertencem

²⁵ Hill e Jacob, op. cit. Vasconcellos, p 163.

²⁶ VASCONCELLOS, ibidem, 2000, p 164.

a agências públicas estabelecidas, com uma longa história de trabalho técnico, segundo o qual a construção e a adaptação das vias é um objetivo central.

No Brasil, assim como em muitos países emergentes, os órgãos de transporte e trânsito têm departamentos viários, mas poucos têm departamentos de segurança viária. A capacitação técnica para projetar e construir vias é altamente desenvolvida, mas a capacitação para analisar acidentes de trânsito é pequena. Como os grupos sociais ligados a formas não motorizadas de transporte normalmente não têm acesso ao processo decisório, as pressões vêm dos grupos mais organizados, ligados ao transporte motorizado e do setor de construção de vias. Assim, os técnicos das agências governamentais sentem-se normalmente à vontade em perseguir o objetivo principal de garantir boas vias, enquanto o problema dos acidentes é mantido em segundo plano.

Importante também é que este comportamento é reforçado porque os planejadores e engenheiros não têm obrigação formal de responsabilizar-se pelas consequências de segurança de trânsito das suas decisões. Ao contrário dos engenheiros responsáveis por estruturas, que podem sofrer sanções legais por qualquer consequência danosa de suas obras, os engenheiros de transporte não são, na prática, processados pelos acidentes de trânsito que ocorrem nas suas jurisdições. Segundo Whitelegg²⁷: “o ambiente construído das vias é assumido como adequado e a culpa pelos acidentes é lançada principalmente nas pessoas e nos veículos”.

Finalmente, deve-se ressaltar a importância dos três ramos principais de tratamento do problema, a saber: a engenharia, a educação e a fiscalização.

2.4 Os Acidentes de Trânsito e a Engenharia de Tráfego

Entender a Engenharia de Tráfego é um desafio na concepção tradicional²⁸ do planejamento da circulação. Concordando com Vasconcellos²⁹ que a visão do

²⁷ WHITELEGG, op. cit. Vasconcellos. p 165.

²⁸ Visão Tradicional: Conjunto de técnicas, regras e normas, espelhadas na tendência norte-americana, enfoque no automóvel e no motorista, descontextualizando o enfoque no pedestre, nas condições do ambiente construído.

²⁹ VASCONCELLOS, Ibidem. 2000. p 89.

planejamento está relacionada à grande influência da literatura norte-americana, que privilegia a intervenção como dedicada à “otimização do espaço de circulação”. Uma definição mais abrangente pode ser encontrada nos textos do Instituto de Engenharia de Transportes dos EUA – ITE, onde considera que:

a engenharia de tráfego é a fase da engenharia de transporte que trabalha com o planejamento, projeto geométrico e operação de trânsito das estradas, vias e calçadas, suas redes, terminais, terrenos lindeiros e seu relacionamento com outros modos de transporte.

As visões tradicionais entendem, portanto, que o técnico trabalha com instrumentos matemáticos e físicos para otimizar a circulação de pessoas e mercadorias dentro das condições existentes do sistema viário com muita frequência, esta otimização implica na priorização do automóvel.

A natureza dos movimentos de pessoas e mercadorias, diretamente ligadas aos efeitos do planejamento urbano e de transportes, raramente é analisada, sendo assumida como um “dato”. Adicionalmente as características políticas e sociais do usuário, bem como a dimensão política do uso do espaço são considerados assuntos externos à atividade própria da engenharia e da operação de tráfego. Está implícita a noção de que a intervenção irracional e neutra, não deve envolver-se em considerações incompatíveis com o exercício da técnica pura.

O enfoque tradicional persegue esta otimização trabalhando com dois objetivos: fluidez e segurança para a eficiência na travessia do espaço medido por meio dos atrasos incorridos. A segurança refere-se à probabilidade de riscos pessoais e materiais no trânsito sendo quantitativamente expressa por meio de acidentes. Embora a segurança seja quase sempre considerada, a preocupação com a fluidez é normalmente predominante. O objetivo é garantir mobilidade (por meio da fluidez), sob condições minimamente aceitáveis de segurança. O objetivo, raramente, é maximizar a segurança dentro de condições aceitáveis de fluidez. E aqui destacamos como de grande importância a relevância da maximização da segurança neste contexto.

No caso, este enfoque foi feito de forma isolada, independentemente, dos problemas relacionados ao planejamento urbano, tendo a engenharia de tráfego assumido uma posição de relevância prática.

É importante destacar que devemos reconhecer a natureza conflitante das decisões de operação de tráfego.

Os interesses entre os grupos sociais são diferentes. Trabalhar os conflitos de tráfego por meio de investigações sobre a qualidade de vida nos ambientes residenciais e os impactos neles causados pelo tráfego são uma das saídas. Appleyards contribui afirmando: “A rua tem sido sempre o palco deste conflito, entre morador e passante, entre vida local e ameaça de tráfego³⁰”.

Consideramos, neste trabalho, que a visão tradicional deve ser repensada e criada novas concepções e visões nas abordagens considerando a segurança no trânsito como vital para diminuir os índices de acidentes.

2.5 Os Acidentes de Trânsito e o Ambiente de Fiscalização

Com respeito a fiscalização, as conseqüências dos ambientes perigosos são reforçadas pela precariedade da atuação da polícia de trânsito e do sistema judiciário. Os policiais raramente são qualificados. Existem pouco pessoal efetivo e escassos recursos materiais especiais, como radares e medidores de alcoolemia. A logística da fiscalização prioriza infrações de veículos parados, que têm pouca relação com a segurança do trânsito, assim a prioridade sobre a fluidez decorre naturalmente.

O processo judiciário é muito complicado e lento mais ainda, poucas pessoas são imputadas aos infratores graves. Conforme enfatizado por Cardoso³¹:

Alguns são “mais cidadãos” que os outros: uma forma peculiar de cidadania brasileira, baseada em relações pessoais, introduz forte viés a favor daqueles que têm acesso ao poder e o usam como forma de evitar a punição. Como conseqüência, uma forma de socialização do sentimento de impunidade reforça o mau comportamento no trânsito. Um círculo vicioso é formado, com graves conseqüências para a segurança no trânsito.

Neste ambiente, regras formais são freqüentemente desrespeitadas, e a educação tradicional de trânsito torna-se sem sentido e até contraproducente.

³⁰ APPLEYARDS, op. cit. Vasconcellos. 2000. p

³¹ CARDOSO, op. cit. Vasconcellos. 2000. p 165 .

2.6 Responsabilidade e Ética no Trânsito – Compromisso de Todos

Não por acaso, desde o século XX, ouvimos clamores vindos de todos os setores que nos trazem um pedido comum. O pedido de uma ética, seja ela na política, na economia, na justiça, dentre outros. Parece-nos contraditório este chamado, pois até pouco tempo as nossas sociedades reivindicavam uma liberdade individual e coletiva, sendo a moral sinônima de repressão burguesa. Entretanto, nas sociedades contemporâneas, apresentam-se contraditórias em seus discursos, por um lado o nascimento da moral e por outro a decadência que podemos observar na escalada da delinquência, drogas, analfabetismo e violência, principalmente no trânsito.

É importante ressaltar que os anos 70 foram os anos do individualismo. Era cada qual por si. O início dos anos 80 foram da ação de grupos organizados, visando conquistar seus direitos. A segunda metade dos anos 80 foram anos do corporativismo, da ação organizada de grupos visando obter privilégios abusivos do Estado. A primeira metade dos anos 90 foi a reação contra toda tentativa de beneficiar do Estado, todo combate a toda forma de privilégio e, eventualmente, até de direitos legítimos.

A partir da segunda metade dos anos 90, o conceito de ética³² ampliou-se. Desmonta-se o aparato regulador do Estado (controle de preços, de tarifas, reservas de mercado) e passam a ser criadas novas formas de controle social, baseadas no exercício da opinião pública.

Surge a modernização e com ela tem início uma ampla reestruturação institucional e, praticamente, todo setor da vida nacional foi instado a discutir seu novo papel na sociedade, é aí que surge o novo Código de Trânsito Brasileiro, introduzindo nova regulamentação.

É neste momento que o conceito de ética assume sua dimensão plena. Ética não consiste apenas em criticar os vícios de terceiros, mas em se deter na análise dos próprios vícios, e em discutir como legitimar a ação profissional de cada grupo perante o conjunto da sociedade.

³² Ética: postura, atitude, valores, respeito no trânsito.

O conceito de cidadania³³ passa a ser um valor universal e as relações no trânsito são observadas com uma fragilidade no que concerne um convívio social pacífico de respeito ao próximo, obediência às leis, solidariedade e prudência, revelando uma sociedade em crise, marcada pela agressividade, individualismo e desrespeito.

De acordo com o CTB, em todo o mundo civilizado, procuram-se os meios de coibir os desdobramentos de egoísmo ou a insensibilidade pelo interesse alheio, mesmo que não chegue a caracterizar alguma infração: “Todo usuário deve ter boa conduta, de boa fé, limitar-se a usufruir a via pública de modo a consentir aos outros um relativo correspondente benefício³⁴”; “Quem usa a estrada deve-se abster-se de praticar atos que, embora não proibidos pela lei, molestem terceiros sem ser para aquele de apreciável utilidade³⁵”.

O automóvel introduz nas relações entre os indivíduos, modificações importantes, especialmente no que concerne à noção de tempo, duração das relações, área geográfica das relações, o anonimato devido ao automóvel, a impossibilidade para a sociedade de vigiar a conduta dos indivíduos e o desaparecimento da pressão que constitui a opinião pública, guardião do equilíbrio social. O fator social ligado ao automóvel ainda está muito atrasado em relação ao progresso técnico principalmente em países do Terceiro Mundo, onde a infelizmente viária é estereotípica. Assim, ocorre em grande parte pela má atitude do motorista. Ao contrário, o bom motorista segue o seu caminho sereno e cortesmente em relação aos demais. Os mais sérios acidentes de trânsito pesado resultam, com maior frequência das pobres atitudes por parte do condutor, do que pela falta de perícia³⁶.

A entrada em vigor do novo código era ansiosamente esperada pela população e pelos técnicos do país, uma vez que os níveis de insegurança e de indisciplina no trânsito haviam, há muito, superado o limite do razoável. De acordo com o Ministério dos Transportes, o Brasil vinha apresentando um “*índice de fatalidade*” que chegava a ser quatro vezes superior ao dos países desenvolvidos. Este índice mede o número de mortes para cada grupo de 10.000 veículos e é usado internacionalmente para indicar a grande violência no trânsito.

³³ Cidadania: Exercício do direito do trânsito seguro.

³⁴ PERETTI-GRIVA, Domenico Ricardo. O Novo Código de Trânsito Brasileiro.

³⁵ Código de Trânsito Brasileiro.

³⁶ A. R., Lauer. O Novo Código de Trânsito Brasileiro.

3 O NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

3 O NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Rizzardo afirma que passados mais de trinta anos da vigência do Código de 1966, impunha-se que uma nova ordem viesse a ser implantada:

Desde há tempos a sociedade brasileira reclamava mudanças profundas na legislação, dado quadro trágico de acidentes, mortes e sangue que cobrem todos os quadrantes do país, sem falar nas catástrofes restritas a danos materiais, e em vista da extraordinária expansão do uso do veículo automotor, levando aos seguintes fenômenos de todos conhecidos: o lugar de recordistas de mortes no trânsito que ocupamos no cenário mundial, a quantidade de veículos, que ultrapassa a maioria dos países desenvolvidos; o lamentável grau de irresponsabilidade de grande parte dos condutores; e a insuficiência ou precariedade de vias que a demanda exige³⁷.

Pereira³⁸, em sua dissertação de mestrado, afirma que a violência no trânsito, não se restringe apenas às mortes, também grave são as seqüelas irreversíveis que impedem as pessoas de ter em uma vida normal. O agravamento é que a maioria das vítimas são jovens, na faixa etária entre 10 e 29 anos.

Ainda, segundo o autor, o código de 1998 traz uma série de mudanças em relação ao código de 1966, que assinala:

- a) compete ao Estado tudo o que está relacionado com veículos, CNH (Carteira Nacional de Habilitação) e policiamento;
- b) compete aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios tudo o que está relacionado com circulação, operação do sistema, fiscalização e planejamento;
- c) a velocidade máxima nas rodovias (vias rurais pavimentadas) é de 110km/h para automóvel e camionetas, 90km/h para ônibus e 80km/h para os demais veículos; nas entradas (vias rurais não pavimentadas) 60km/h;
- d) a formação de condutores deve incluir, obrigatoriamente curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito;
- e) a cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos: gravíssima – 7 pontos; grave – 5 pontos; média – 4 pontos; leve – 3 pontos.

³⁷ RIZZARDO, Arnaldo. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais. 2004.

³⁸ PEREIRA, Márcia de Andrade. O Novo Código de Trânsito Brasileiro, USP- SP, 1999, p17.

- f) a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de 20 pontos, os quais começaram a ser contados a partir da regulamentação da lei, ocorrida em 22 de maio de 1998;
- g) o uso do cinto de segurança é obrigatório em todo o território nacional e por todos os passageiros de veículos de passeio.

Em todo o texto as mudanças estabelecidas pelo novo código são adequadas para o trânsito em questão, razão pela qual são promissoras as expectativas, sobretudo com relação à segurança viária.

Este autor afirma que o Brasil se desenvolve a cada dia, as cidades crescem e o número de rodovias e estradas aumentam, a quantidade de veículos se multiplicam e a tecnologia se aperfeiçoa progressivamente. Isto tudo trouxe muitos benefícios e sérios problemas para o país, um dos problemas graves diz respeito à segurança viária.

Neste desafio para garantir um trânsito mais humano e seguro é que foi implantado o novo Código de Trânsito Brasileiro, o qual estabelece as diretrizes da política nacional de trânsito visando a segurança, o conforto, a defesa do meio ambiente, a educação e a fluidez. Postula Nery³⁹ que:

A origem das desgraças do cotidiano está na existência de milhares de legislações de trânsito, particulares e exclusivas, adotadas pelos indivíduos que participam da comunidade.

As formulações precedentes têm relevância para o entendimento de que cada um tem o seu código próprio, criado pelo seu egoísmo, dificuldade, comodismo ou falta de orientação sadia em detrimento à legislação oficial emanada do Estado, comum a todos, no espaço e no tempo.

O acidente geralmente é causado pela inobservância das normas de trânsito ditadas pelo código em questão. Embora sistematicamente rotuladas de imprudências, muitas vezes essas infrações não passam de desconhecimento e ignorância de como agir corretamente.

Este desconhecimento das regras elementares do trânsito, aliado ao hábito adquirido, sempre incorreto, observado e praticado nas vias públicas, formam no

³⁹ NERY, R. (1979). Conscientização de Trânsito. In: I Congresso Brasileiro do Macroestudo de Segurança de Trânsito, Anais p.152-156, São Paulo.

espírito do motorista a necessidade de agir como bem entende, sem se preocupar com as normas de caráter geral.

Os códigos anteriores não tiveram tratamento popular, pois foram elaborados em períodos autoritários e, portanto, sem nenhuma identificação com a realidade da sociedade civil.

O novo código de trânsito brasileiro, tendo como ponto de partida na sua concepção, a inclusão da sociedade civil em seus 20 capítulos e 341 artigos, trata além da educação para o trânsito, temas relacionados às normas gerais de circulação e da conduta de seus usuários. O referido Código possibilitou alterações importantes como: a descentralização da administração do trânsito, passando parte da gestão para os municípios; o aumento no rigor da punição dos motoristas, com o estabelecimento de penas para crimes de trânsito, assim como se evadir de um acidente sem auxiliar a vítima ou dirigir alcoolizado; elevação do valor das multas; adoção de permissão provisória para dirigir válida por um ano, que precederá a Carteira de Habilitação definitiva para os que não tiverem registrado nenhuma falta grave no trânsito; obrigatoriedade no uso do cinto de segurança, em todas as vias do país e inclusão de capítulos específicos sobre educação no trânsito e pedestre.

Através da Lei nº 9503, o novo Código de Trânsito Brasileiro foi aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Presidente da República em 23 de setembro de 1997, **entrando em vigor em janeiro de 1998***. Não é uma versão atualizada do código antigo, estabelece novos princípios para fazer frente às estatísticas assustadoras com relação ao número de acidentes e mortes no trânsito.

Em relação a este contexto, assinala Nogueira:

há longo tempo os aplicadores do Direito defendem a necessidade de um tratamento legal, específico, para os crimes relacionados a trânsito, notadamente à ampliação das condutas típicas penais⁴⁰.

É sabido que o trânsito no Brasil, antes de tudo, é um problema cultural. As pessoas agem sem ética no trânsito, comprometendo a sua vida e a de outros. Mas se a lei não resolve o problema social, é certo que ajuda, em muito, na busca de soluções.

* Grifo do autor.

⁴⁰ NOGUEIRA, ibidem, 1988, p 20.

O novo Código de Trânsito Brasileiro, além de normalização para o trânsito em geral, prescreve normatização específica para os crimes de trânsito. As infrações foram aumentadas de quatro para onze. Aos magistrados foram oferecidas alternativas para aplicação de punição educativa, de forma a evitar impunidade. Enfim, os objetivos de intimidação, associados à prevenção, buscam diminuir o caos existente no trânsito de veículos. O CTB não vai solucionar todos os graves problemas de trânsito, mas, a parte criminal oferece opções que ajudam, de forma efetiva, a diminuir as consequências.

São previstas como crimes no Código de Trânsito Brasileiro, as seguintes condutas: direção perigosa, dirigir sem permissão ou habilitação, embriaguez no volante, entrega de direção a pessoa sem permissão ou habilitação para dirigir, fraude processual, fuga do local de acidente, homicídio culposo, lesão corporal culposa, omissão de socorro, participar de “racha”, e finalmente violação de proibição de dirigir.

O crime sem intenção é aquele em que ocorre lesão à integridade física ou morte da vítima, chamado crime culposo. Décadas de uma cultura de impunidade em relação aos crimes de trânsito deixaram os motoristas brasileiros sem levar em consideração as regras. O código em vigor decidiu atacar os imprudentes com multas pecuniárias, o novo código introduz um sistema de pontuação cumulativo que castiga o mau motorista. Cada infração corresponde a um determinado número de pontos conforme a gravidade. Os pontos são cumulativos no caso de reincidência. Atingindo 20 pontos, o motorista será suspenso e não poderá dirigir até que se submeta a um curso de reciclagem. A suspensão pode valer por um período que varia de um mês a um ano, a critério da autoridade de trânsito.

O novo Código de Trânsito Brasileiro é constituído por vinte capítulos:

- I. Das disposições preliminares – Arts. 1º a 4º
- II. Do Sistema Nacional de Trânsito – Arts. 5º a 25º
- III. Das normas gerais de circulação e conduta – Arts. 26º a 67º
- IV. Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados – Arts. 68º a 71º
- V. Do cidadão – Arts. 72º a 73º
- VI. Da educação para o trânsito – Arts. 74º a 79º
- VII. Da sinalização de trânsito – Arts. 74º a 79º

- VIII. Da engenharia de tráfego, da operação da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito – Arts. 91º a 95º
- IX. Dos veículos – Arts. 96º a 117º
 - X. Dos veículos em circulação internacional – Arts. 118º e 119º
- XI. Do registro de veículos – Arts. 120º a 129º
- XII. Do licenciamento – Arts. 130º a 135º
- XIII. Da condução de escolares – Arts. 136º a 139º
- XIV. Da habilitação – Arts. 140º a 160º
- XV. Das infrações – Arts. 161º a 255º
- XVI. Das penalidades – Arts. 256º a 268º
- XVII. Das medidas administrativas – Arts. 269º a 279º
- XVIII. Do processo administrativo – Arts. 280º a 290º
- XIX. Dos nomes de trânsito – Arts. 291º a 312º
- XX. Das disposições finais e transitórias – Arts. 313º a 341º

O CTB regulamentou o uso de bicicletas, portanto é fundamental a todos os ciclistas que conheçam as leis para poder exigir seus direitos e cumprir seus deveres.

Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista na qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem⁴¹.

Considerando a partir do exposto, o condutor do veículo deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, mudando uma concepção antiga. No que se concerne em falar de trânsito, todos se remetem logo a automóveis e motocicletas, mas as bicicletas também fazem parte do trânsito, desde que sejam construídas ciclovias como as que estão sendo construídas do Pina até o bairro de Boa Viagem, na cidade do Recife, para não haver acidente entre as pessoas que caminham no calçadão e para que os ciclistas e motoristas de autos tenham, desde já, muito cuidado, pois as ciclovias geralmente ficam ao lado das vias por onde trafegam os automóveis.

À luz destas idéias, não é lícito concluir que um novo código de trânsito, com a perspectiva de tratar mais rigorosamente aqueles que colocam em risco a segurança

⁴¹ CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

no trânsito, revogue outras legislações repressivas e, ainda, não compreenda outras normas penais relativas a estas condutas. A conclusão é inequívoca. Se o bem jurídico a ser protegido é o mesmo, a segurança no trânsito, estas outras condutas perigosas que podem, inclusive concretamente, colocar em risco a incolumidade pública, continuam na contravenção da direção perigosa, ainda que dela não tenha cuidado o novo Código.

É importante destacar que o novo CTB, sem dúvida promove grandes mudanças em relação à situação anteriormente vigente, no tocante a nova relação Estado e sociedade.

3.1 A Nova Relação Estado e Sociedade

Para bem compreender esta conformidade, duas modificações do novo CTB são especialmente importantes: a responsabilização dos órgãos públicos pela segurança na circulação de pedestres e veículos e a possibilidade de maior interação Estado e sociedade.

Quanto ao primeiro item, o código estabelece claramente que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito” (artigo 1, §2). O mesmo artigo enfatiza a responsabilidade, ao afirmar que os “órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito respondem por danos causados ao cidadão em virtude de ação, omissão ou erro na manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”. O código, ainda, afirma que os órgãos de trânsito respondem pela falta, insuficiência ou incorreta colocação da sinalização (artigo 90, §1). Todas estas determinações deixam clara uma mudança profunda nas relações entre governo e sociedade: as pessoas têm o direito de circular em segurança e os órgãos responsáveis pelo trânsito podem ser processados se não assegurarem este direito.

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

3.2 Os Novos Requisitos de Habilitação

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

3.3 Os Novos Requisitos de Qualidade dos Veículos

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

3.4 Os Novos Requisitos para a Condução dos Veículos

À luz da nova legislação torna-se obrigatório o uso do cinto de segurança para todos os passageiros (artigo 65) e o transporte de crianças de até 10 anos no banco traseiro (artigo 64).

3.5 O Respeito à Cidadania

Pondera vários procedimentos os quais garantem amplo direito de defesa ao cidadão que for notificado sobre a ocorrência de uma infração de trânsito. Inicialmente, a autoridade de trânsito deve enviar a notificação em um prazo máximo de 30 dias, caso contrário a notificação perde validade e a infração não pode ser

computada. Recebida a notificação, o cidadão pode interpor recurso junto a dois órgãos – a JARI⁴² e o CETRAN⁴³ – que deverão avaliar sua validade. Este procedimento impede as grandes surpresas no licenciamento, quando apareciam “multas” absolutamente desconhecidas, sem qualquer possibilidade de defesa.

3.6 A Atribuição de Penalidades aos Infratores

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

3.7 A Criação de Sistemas Nacionais de Controle de Dados

Com relação a este aspecto assegura dois sistemas de âmbito nacional, o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH), que têm o objetivo de permitir o controle nacional de veículos e condutores, essencial para os objetivos do novo texto legal.

Estas inovações, somadas às obrigações legais que permaneceram do código anterior, implicam em um conjunto de obrigações para todos os membros do Sistema Nacional de Trânsito. As referidas obrigações estão resumidas nos quadros 5, 6 e 7, a seguir. Deve-se ressaltar que todos os órgãos federais, estaduais e municipais têm a obrigação de aplicar recursos de multas em projetos de trânsito. Podemos verificar abaixo as principais implicações para o governo federal.

No nível federal, os órgãos com atribuições são: o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, a Polícia Rodoviária Federal e o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens - DNER.

⁴² JARI - Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

⁴³ CETRAN- Conselho Estadual de Trânsito.

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

Polícia Rodoviária Federal	Institucional Legal	Integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito Fiscalizar o trânsito Realizar o patrulhamento ostensivo Aplicar e arrecadar multas Coletar dados estatísticos
----------------------------	------------------------	--

Fonte: ANTP – 1998.

Quadro 5 - Resumo das Principais Obrigações dos Órgãos Federais.

Abaixo seguem as principais implicações para os governos estaduais. No nível estadual, os órgãos com competências e atribuições são o DETRAN, o DER, o CETRAN, a Polícia Militar e a JARÍ.

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

Fonte: ANTP – 1998.

Quadro 6 - Resumo das Obrigações e Necessidades dos Órgãos Estaduais.

No nível municipal, a responsabilidade cabe aos órgãos ou entidades executivos municipais, conforme resumo do quadro 7.

Órgão	Área	Obrigação
Secretaria ou Órgão Municipal	Legal	Responder às solicitações dos cidadãos Participar de programas nacionais
	Institucional	Organizar fiscalização Organizar sistema de compensação de multas Organizar a JARI Organizar coordenadorias e escolas de educação de trânsito
	Financeira	Repassar 5% das multas para programas nacionais Apoiar financeiramente o CETRAN e a JARI
	Técnica	Responsabilizar-se pela sinalização de trânsito Controlar obras na via pública Controlar circulação de veículos especiais Controlar instalação de pólos geradores

Fonte: ANTP – 1998.

Quadro 7 - Resumo das Obrigações e Necessidades dos Municípios.

Enquanto o CONTRAN constitui-se de mais um órgão normativo, expedidor de normas e determinações, dirigidas geralmente a outros órgãos, aos quais competem atividades executoras, coordena e dirige o Sistema Nacional de Trânsito, traçando-lhe as linhas de ação ou a política governamental, a Polícia Rodoviária Federal não se dirige unicamente ao policiamento ostensivo, à prevenção e à repressão aos fatos relacionados ao trânsito. Sua atuação alarga-se para outros setores, como a fiscalização tributária dando apoio aos agentes de vigilância e arrecadação. Pode-se dizer que atende as funções do próprio Departamento Nacional de Estradas e Rodagens – DNER, órgão rodoviário este, máximo na esfera da União. Há também a delegação do DENATRAN ou órgão executivo máximo, para os Departamentos Estaduais de Trânsito. A ele, concedem-se habilitações ou autorizações a pessoas jurídicas ou entidades, até mesmo a exames de saúde, psicológicos e de legislação.

Deve-se ao Órgão Executivo Máximo da União - CONTRAN⁴⁴ que cabe disciplinar a estrutura organizacional e profissional, as normas regulamentadoras de implantação e funcionamento, e os cursos ministrados.

⁴⁴ CONTRAN: Conselho Nacional de Trânsito.

Conforme a elaboração de programas e cronogramas das campanhas, cabe ao Artigo 75:

- a) *“o CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos em entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional do Trânsito”.*
- b) § 1º *“os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais”.*

De acordo com este parágrafo, não se limitam as campanhas às programações do CONTRAN. Outras podem ser realizadas, especialmente pelos órgãos estaduais e municipais, sempre em vista das peculiaridades e situações locais que, às vezes, não se enquadram naquelas estabelecidas de âmbito geral.

§ 2º *“as campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo Poder Público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgão competentes do Sistema Nacional de Trânsito”.*

Não se limitam as campanhas a determinadas épocas. Unicamente se acentuam em momentos dirigidos para uma maior conscientização, mas devendo perdurar durante o ano inteiro. Coloca-se, ainda, como obrigatória e gratuita a propagação pelos meios de comunicação do Poder Público, como jornais, rádio e televisão.

Assim, o CONTRAN também indica os temas e os cronogramas de incentivação a serem colocados em prática por todos os órgãos que fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito, isto é, dos órgãos executivos do âmbito da União, dos Estados e dos Municípios. Nas épocas de maior incidência de acidentes, ou de aumento da circulação é que se incrementaram as campanhas, e assim nos períodos de férias escolares, de feriados prolongados, especialmente nos finais de semana, de acontecimentos populares, de grandes festas, de exposições, de eventos relacionados ao esporte. Na verdade, serão as Polícias Rodoviárias que

colocarão em prática as campanhas, através de acompanhamento e fiscalização ostensiva nas vias de maior circulação para que se obtenha um bom resultado.

Tenha-se presente que o CONTRAN já previu o caráter permanente das campanhas de prevenção e segurança, segundo consta da Resolução 30, de 21.05.1998, rezando seu Artigo 1º: “O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN proporá ao CONTRAN a promoção de campanhas permanentes pela segurança de trânsito, em âmbito nacional, as quais serão desenvolvidas em torno de temas específicos relacionados com os fatores de risco e com a produção dos acidentes de trânsito”. Aponta o Artigo 2º os principais pontos a serem trabalhados nas campanhas: “Acidentes com pedestres, ingestão de álcool, excesso de velocidade, segurança veicular, equipamentos obrigatórios dos veículos e seu uso.”

A Associação Nacional de Transporte Público – ANTP objetiva motivar: “os motoristas e a população em geral a refletir sobre o flagelo dos acidentes e chamar a atenção para a importância do respeito à vida nas cidades e nas estradas⁴⁵”.

Um dos pontos fundamentais foi a campanha “Eu quero a Faixa da Vida”, implantada no ano de 1996, que vai realçar a faixa de travessia de pedestres como um ícone referencial para a idéia da paz no trânsito.

Esta iniciativa vem tendo o apoio de personalidades públicas, do âmbito político e social, que concordaram em posar para fotografias atravessando a faixa de pedestres. Tais fotos foram usadas na imprensa, em cartazes e na Internet para difundir a campanha.

Autoridades municipais e personalidades do movimento sindical empresarial, Secretarias Municipais, Deputados, Vereadores entre outros estão sendo convidados a aderirem.

A agenda social propõe o engajamento dos municípios na realização do “Minuto da Paz”, que consiste na paralisação do trânsito em, ou uma via previamente escolhida da cidade, ao meio dia, durante um minuto de silêncio pela paz e pelas vítimas no trânsito.

Nessa ótica, a ação é feita pelas Prefeituras, acompanhada de colocação de fitas brancas nos carros e da distribuição de panfletos e de materiais educativos, de

⁴⁵ Fonte: Associação Nacional de Transporte Público – ANTP. 1998.

modo a reafirmar uma vez mais o compromisso de todos em defesa da vida e da paz no trânsito e, também, contra a impunidade dos crimes de trânsito, além de incentivar a população a usar roupa branca no dia da “Paz no Trânsito”, como é realizado a cada ano como “Dia Mundial da Saúde”, organizado pela Organização Mundial da Saúde, que este ano foi realizado em 7 de abril.

Há ainda uma questão sobre a qual queremos chamar a atenção, que é o esforço das entidades civis para que no Dia Mundial da Saúde haja segurança no trânsito e não seja simplesmente uma data histórica, mas o início de uma nova era de respeito dos condutores de veículos motorizados pela fragilidade da vida.

Assim, houve o lançamento do Manifesto Nacional pela Paz no Trânsito, centrado na defesa da constituição de um Programa Nacional pela Paz, pela regulamentação do uso do bafômetro, contra a impunidade, e em defesa ao Código de Trânsito, que marcará a constituição no Brasil de uma Rede de Paz no Trânsito, integrada por entidades da sociedade civil e organismos públicos locais, empenhada em ações que levem a redução dos números de mortos e de feridos no trânsito urbano e nas estradas.

O presidente Luís Inácio Lula da Silva está diretamente envolvido nas atividades da agenda oficial da Segurança no Trânsito, ao lado de outras autoridades dos três poderes da República, sendo assim, comandará uma solenidade em Brasília, quando se guardará um minuto de silêncio pelas vítimas e pela paz no trânsito. Justamente isso explica claramente a razão pela qual o governo federal está divulgando o símbolo brasileiro do Dia Mundial da Saúde: Segurança no Trânsito, que é acompanhado do slogan: “O trânsito é feito de pessoas. Valorize a vida”.

O símbolo internacional, veiculado pela OMS, tem o slogan que pode ser traduzido para o português com este sentido: “Segurança no trânsito não vem por acaso”. Para a ANTP, é necessário agregar as pessoas e órgãos interessados no problema do transporte urbano para que empreendam as ações necessárias. Somente a união de forças em torno de um novo projeto de desenvolvimento urbano, apoiado em sistemas eficientes de transporte público, poderá superar os obstáculos que estão a nossa frente. Dentro desta perspectiva se apresentam várias questões a considerar. Os problemas a enfrentar são apresentados a seguir:

- a) o crescimento desordenado das cidades, com a geração de deseconomias crescentes para toda a sociedade e especialmente para os setores de renda mais baixa, resultando em grandes impactos negativos no meio ambiente, no patrimônio histórico e arquitetônico e na eficiência da economia urbana;
- b) a degradação crescente da qualidade da vida urbana, traduzida pela queda da qualidade do transporte público – do qual depende a maioria da população – pela redução da acessibilidade das pessoas ao espaço urbano, pelo aumento dos congestionamentos, da poluição atmosférica, dos acidentes de trânsito e pela invasão das áreas residenciais e de vivência coletiva por tráfego inadequado de veículos;
- c) a impunidade generalizada, pela ausência ou precariedade da fiscalização, pela falta de rigor nos processos de habilitação de condutores, pelo licenciamento de veículos sem o devido pagamento das multas e impostos e sem a devida vistoria sobre as condições de manutenção e segurança do veículo.

Enquanto que, apontamos como princípios a adotar:

- a) a sociedade democrática requer a discussão transparente e ampla de soluções para os problemas coletivos, o que implica tanto na abertura do Estado para a sociedade e os usuários das vias, quanto no respeito às leis e às decisões tomadas em processos democráticos legítimos por parte de indivíduos e de entidades públicas e privadas;
- b) o trânsito e o transporte público são de responsabilidade do Estado, conforme definido na Constituição do país. A definição de normas gerais referentes a estas áreas, bem como o seu planejamento e fiscalização são atribuições próprias do Poder Público; estas atribuições devem ser exercidas de forma transparente, considerando as contribuições da sociedade e da iniciativa privada;
- c) a cidade é um ambiente de uso coletivo, cujo acesso por meio dos sistemas de transporte deve ser dividido democraticamente. Isto implica, no contexto brasileiro, em atribuir prioridade no uso do sistema viário para a circulação de pedestres, aos ciclistas e aos meios de transporte público coletivo, especialmente os ônibus. Esta nova postura deverá refletir uma mudança de paradigma, por meio do qual se rompe com a formulação de políticas de apoio ao uso do automóvel e se altera as políticas de desenvolvimento urbano, transporte e trânsito, na direção da “gestão da

mobilidade urbana”. Esta gestão é entendida como ação coordenada baseada em princípios relacionados ao interesse público e da maioria dos usuários;

d) o desenvolvimento do Estado contemporâneo, associado ao desenvolvimento das formas de participação política da sociedade, requer a formação de um novo pacto de ação em torno das políticas públicas. Este pacto deve aumentar a eficiência da ação própria do Estado e incentivar novas formas de participação da iniciativa privada e da sociedade no planejamento, financiamento e acompanhamento dos projetos e investimentos;

e) o novo Código de Trânsito Brasileiro define uma divisão de responsabilidades entre os três níveis de governo e os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito que precisa ser implementada, respeitada e continuamente reforçada. O sucesso da administração plena do trânsito depende da ação coordenada de todos, e não pode ser conseguida apenas pela atuação isolada de um ou mais membros.

Portanto, como objetivos a perseguir, temos:

a) melhor qualidade de vida para toda a população, traduzida por melhores condições de circulação, segurança e acessibilidade para realização das atividades necessárias à vida moderna;

b) maior eficiência urbana, traduzida pela disponibilidade de uma rede de transportes integrada por modos complementares, trabalhando em regime de eficiência, com prioridade efetiva para os meios coletivos no uso do sistema viário;

c) melhor qualidade ambiental, traduzida pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora, pela preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, e pela proteção das áreas residenciais e de vivência coletiva contra o trânsito indevido de veículos;

d) aprimorar o exercício das atribuições dos órgãos e entidades, principalmente nas atividades de formação do condutor, para que este compreenda plenamente as responsabilidades que lhe são atribuídas quando quiser obter uma permissão para dirigir um veículo;

e) exercer a operação, a fiscalização, o patrulhamento e o policiamento ostensivo de trânsito, de tal forma que a prática permita inibir infrações e atender cidadãos em situação de necessidade ou emergência.

A Associação Nacional de Transporte Público, no tocante aos grandes desafios do trânsito, destaca em sua avaliação os grandes desafios do trânsito hoje:

O país não pode mais suportar os custos sociais e econômicos dos atuais índices de acidentes de trânsito. As mudanças dependem principalmente da garantia de prioridade política ao tratamento do problema, à formação adequada de recursos humanos técnicos para estudar e propor soluções, à universalização de programas de educação de trânsito – também obrigatórios em todos os níveis de ensino segundo o novo Código de Trânsito – e ao aumento da fiscalização sobre os motoristas infratores. Além da atenção especial que deve ser dada aos elementos mais vulneráveis no trânsito, como pedestres, ciclistas e idosos⁴⁶.

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT) reúne entidades dos três níveis de governo e tem como objetivos principais o estabelecimento de diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT), a fixação de normas e procedimentos e a definição da sistemática de fluxos de informação entre os membros participantes. Um dos desafios mais importantes é o de integrar o sistema e fazê-lo operar de forma contínua e coordenada. A efetivação destas inovações dependerá do êxito da implantação do CTB e das mudanças de valores, de comportamento e de condições de trânsito no país.

A ANTP considera como importante os meios principais a serem utilizados a seguir: envolvimento da sociedade na discussão e tratamento da questão – cidadania e participação, promoção da integração dos membros do Sistema Nacional de Trânsito – SNT e da sua operação coordenada e contínua, apoio à municipalização do trânsito, capacitação de instituições e profissionais de todas as áreas ligadas ao trânsito, organização de programas especiais de segurança; educação; qualidade da circulação; qualidade ambiental; operação; fiscalização; administração; avaliação de trânsito e comunicação com o público.

⁴⁶ Fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP. 1998.

Mediante o exposto, consideramos importante ressaltar que o ambiente democrático instaurado na última década desencadeou uma série de mudanças no cenário das políticas públicas, o que possibilitou a exigência no Código de Trânsito Brasileiro, no tocante a aspectos de segurança no trânsito e implantação de políticas de educação para conscientização garantindo a diminuição dos índices de acidentes de trânsito.

4 O DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN – PE

4 O DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN – PE

Toda instituição pública possui como resultado de sua criação uma idéia de atendimento de necessidade coletiva, sempre caracterizada como defesa de interesse social ou defesa de ponto estratégico de soberania estatal.

O DETRAN - PE é uma instituição autárquica da administração indireta, vinculada à Secretaria de Infra-estrutura do Governo do Estado de Pernambuco, cuja finalidade é cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, entre outras finalidades essenciais, a educação e segurança no trânsito, voltada para a formação dos futuros condutores, para a construção de uma geração que respeita as leis de trânsito como instrumentos de civilidade e cidadania. Seu surgimento foi em decorrência do agravamento dos problemas de trânsito do Estado, especialmente na capital, com o intuito de reduzir o número de acidentes com vítimas fatais com uma ação educativa objetivando conscientizar o condutor. Sua missão é implantar um trânsito civilizado com condutores qualificados e veículos legalizados no estado de Pernambuco.

Objetiva oferecer à sociedade serviços e produtos de qualidade relacionados ao controle de veículos e de habilitações de condutores, bem como a fiscalização e educação de trânsito. Como visão, pretende ser até 2006 uma organização reconhecida pela credibilidade, eficiência, facilidade de acesso virtual e qualidade de atendimento. Em seus valores destaca o desenvolvimento social e organizacional com credibilidade social e ética, compromisso com a qualidade, com a prestação do serviço, crença na educação de trânsito, capacidade técnica, e respeito ao cidadão.

Define como estratégia geral transformar-se em uma organização de serviços de alta *performance*, promovendo educação e fiscalização de trânsito junto aos diversos segmentos da sociedade no estado de Pernambuco, visando desenvolver uma cultura preventiva para o trânsito. Como ação, o projeto Educação para o Trânsito define implantar o acompanhamento e aprimorar a fiscalização dos órgãos e entidades credenciadas para educação no trânsito, ampliando as ações educativas na comunidade, intensificando a atuação do PET⁴⁷, promovendo a capacitação para qualificação de profissionais do sistema de trânsito sistematizando a produção de

⁴⁷ PET - Programa de Educação para o Trânsito.

recursos pedagógicos, visando subsidiar os segmentos envolvidos e instituir a Escola – Universidade de Trânsito.

O DETRAN – PE, integrado com parceiros institucionais, busca promover gestões junto às prefeituras municipais com vistas à municipalização do trânsito e/ou delegação de poderes no DETRAN – PE para gerir o trânsito; viabilizar o atendimento das necessidades dos Batalhões da capital e do interior de Pernambuco, por meio do convênio de delegação da competência da fiscalização do DETRAN – PE, e avaliação dos parceiros.

Conforme dados estatísticos do DETRAN, na Região Metropolitana do Recife, ocorreram 281.241 acidentes entre 1961 e 1999, dos quais 6.821 foram vítimas fatais nas vias urbanas da RMR e 121.727 ficaram feridas.

No âmbito estadual, atualmente, cerca de 5 mil veículos são registrados mensalmente junto ao Departamento de Trânsito – DETRAN – PE, sendo que 50% destes circulam na RMR. Ocorrendo com este acréscimo a situação corriqueira de acidentes, em função do aumento do fluxo de veículos nas vias urbanas, possibilitando uma incidência maior de acidentes os quais são em maior número no começo e final das jornadas diárias de trabalho, nas segundas e sextas-feiras. (Fonte: DETRAN – EMTU).

A multiinstitucionalidade é um dos seus pontos fortes na medida em que congrega para a efetivação de suas linhas de ação, órgãos e instituições do Governo de Pernambuco, tais como: Secretaria de Infra-estrutura do Estado de Pernambuco, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, Polícia Militar de Pernambuco – PMPE, mais especificamente o Batalhão de Policiamento e Trânsito – BPTran.

4.1 Políticas Públicas no Ambiente Democrático

As transformações políticas no plano geral têm acarretado demandas específicas por maior democratização das políticas públicas. O movimento histórico de reforma do Estado inscreve-se numa dinâmica de transformações mais amplas no plano político, econômico e organizacional. Do ponto de vista político, ela reflete

a um só tempo a crise do estado do bem estar social e a crise da democracia representativa.

No Brasil, a reforma de Estado reflete as transformações organizacionais. Inscreve-se no movimento de democratização e transição do regime militar, e ao mesmo tempo expressa o colapso do estado desenvolvimentista e a crise fiscal do estado brasileiro.

As transformações políticas no plano geral têm acarretado demandas específicas por maior democratização das políticas públicas que se expressam em dois níveis. Em primeiro lugar, a ampliação do controle social sobre decisões públicas através de mecanismos participativos que envolvem a população diretamente. O exemplo mais destacado nessa direção tem sido as experiências de democracia direta no plano local das áreas de orçamento, educação, entre outras. A partir de experiências municipais exitosas, multiplicaram-se os exemplos de participação direta das comunidades nas políticas públicas. As experiências do orçamento participativo, mutirões habitacionais, entre outros, adquiriram grande visibilidade.

Em segundo lugar, pelo fortalecimento dos mecanismos de controle de política setorial através da criação de instâncias de deliberação e consulta que envolvem representantes dos interesses diretamente envolvidos, como também de entidade da sociedade civil, provedores de serviços e clientelas.

A última década destaca-se notadamente por uma verdadeira revolução institucional sinalizada pela criação de centenas, e em alguns casos milhares de conselhos nos planos locais, que podem ser traduzidas por experiência neocorporativa.

Outro traço do novo ambiente das políticas públicas refere-se à descentralização governamental. A descentralização neste caso precedeu e foi fortalecida pelas mudanças trazidas pela Constituição de 1988. Isto necessariamente implica na compreensão do conceito de descentralização que tem sido desagregado em várias dimensões ou noções correlatas tais como; desconcentração, delegação e devolução. No sentido amplo, e que envolve as três dimensões, a devolução pode ser definida como a transferência ao nível intergovernamental de poder decisório sobre esferas financeira, administrativa e

programática. Neste sentido, se diferencia e amplia o conceito de desconcentração o qual descreve mecanismos de transferência de encargos e tarefas entre unidades administrativas ou políticas subnacionais; ou ainda de delegação quando apenas algum grau de poder decisório é transferido.

É importante destacar que as transformações ocorridas significaram devoluções de funções a entidades subnacionais, desconcentração de atividades do governo federal para entidades subnacionais, descentralização das decisões dos governos.

Dois níveis devem ser considerados no plano das relações financeiras intergovernamentais, pela nova repartição da receita pública, beneficiando fundamentalmente, os municípios, mais também os estados; e no plano das políticas setoriais pela ampla descentralização ocorrida nos mecanismos de repasse de recursos e de transferência de funções e decisões.

De acordo com o Núcleo de Estudo em Políticas Públicas - NEPP – UNICAMP:

A implementação de políticas supõe dois tipos de agentes situados em pontos distintos: agentes encarregados da formulação dos termos de operação de um programa, os quais tem autoridade para definir os objetivos e desenho de um programa, e agentes encarregados de executá-lo, traduzindo suas concepções em medidas concretas de intervenção. Na prática são estes últimos que fazem a política⁴⁸.

4.2 Política de Trânsito em Recife: a Municipalização

A Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos – CTTU, admite que o processo de municipalização instaurou-se considerando a necessidade de gestão municipal, tendo em vista a importância da circulação na cidade em cumprimento à legislação, com segurança e universalizando a acessibilidade de acordo com os objetivos propostos pela CTTU.

Esta Companhia mantém relação direta com a população no atendimento aos pleitos sem “intermediários”, promovendo a educação de trânsito no âmbito

⁴⁸ NEPP – Núcleo de Estudo em Políticas Públicas. UNICAMP, 2000. p 62.

municipal, estabelecendo direitos e exercendo a cidadania com a efetiva aplicação do código.

Como um princípio geral, a municipalização é o caminho para importantes avanços em relação ao trânsito e à segurança pública. E o processo pelo qual o município assume integralmente as responsabilidades a ele atribuídas pelo novo Código Nacional de Trânsito, que são, principalmente, os serviços de planejamento, operação, controle, educação e fiscalização.

Municipalizar é uma obrigação legal definida pelo CTB, até então as obrigações e deveres no trânsito eram atribuídos ao DETRAN, à Polícia Militar e o DER⁴⁹. Pelo novo código, o prefeito é autoridade máxima de trânsito no âmbito municipal e responde pelas atribuições definidas no mesmo. Trânsito seguro passou a ser um direito de todos os cidadãos com o novo código, e, portanto, dever da autoridade municipal naquilo que é de sua competência.

Tais postulados acabam por delimitar que o município ao assumir suas responsabilidades definidas no código nacional de trânsito, estará liberando a Polícia Militar para cumprir com seu dever maior, fazer segurança pública, uma responsabilidade que é do Estado e que a população reclama pela ampliação destes serviços. Liberar grande parte do efetivo da Polícia Militar para fazer segurança pública é, sem dúvida, uma grande contribuição que o município dará à população e ao próprio estado com a municipalização do trânsito.

Tem-se em vista, neste caso, que a municipalização possibilita ao município fazer a gestão completa do trânsito. A divisão de responsabilidades contidas no antigo código não oferecia as condições necessárias para que o município pudesse elaborar e implementar políticas efetivas na área de trânsito, uma vez que o controle de funções importantes como é a operação, controle, fiscalização e educação estavam distribuídos com outros órgãos estaduais.

Consideramos importante destacar que a Empresa Metropolitana de Transporte Urbano – EMTU, a partir do ano de 1999, passou a gerenciar, também, a Engenharia de Trânsito dos municípios conveniados ao governo do Estado.

Esta gerência permite-nos enfocar a importância das ações multiinstitucionais na tentativa de redução dos acidentes de trânsito.

⁴⁹ DER – Departamento de Estradas e Rodagens.

Neste trabalho, destacamos que a Engenharia de Tráfego é o segmento da Engenharia que trata do planejamento do tráfego e da operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes, assim como de seu uso para fins de transporte, sob o ponto de vista de segurança, conveniência e economia.

A Engenharia de Tráfego, em termos de segurança, tem como meta a minimização do risco de acidentes de trânsito.

Gold nos adverte que “a função da Engenharia de Tráfego é tomar providências que reduzam a frequência de acidentes. O técnico em engenharia de Tráfego possui o poder de intervenção somente na via, ou seja, no sistema viário”.

Para cumprir a função, o técnico deve estudar a informação disponível sobre os acidentes, vistoriar o local, descobrir padrões nos acidentes e fatores em comum, identificar e implantar modificações à engenharia, para compensar possíveis falhas ou inadequações nos elementos sobre quais os técnicos não têm controle: o comportamento dos motoristas e dos pedestres, as características dos veículos as regulamentações e o nível de fiscalização das mesmas.

A Engenharia de Tráfego está ligada à segurança e eficiência do movimento de pessoas e bens, em ruas e rodovias. Ela identifica, analisa e propõe soluções a todas as situações relacionadas ao trânsito de veículos e pedestres, usando para isso avançada tecnologia.

Neste sentido, é importante destacar que os dados estatísticos sobre acidentes e onde eles ocorrem com maior frequência para identificação dos chamados pontos negros, possam ser localizados e eliminados, sendo esta uma das funções da Engenharia de Tráfego.

Na comunicação dispõe de um serviço de atendimento ao cidadão 24 horas. A imprensa, assim como a elaboração de *layouts* para campanhas educativas e projetos diversos e assessoria de imprensa conta com a criação de *release* para mídia espontânea.

Na área de transportes, implantou o táxi comum no aeroporto; revisão da planilha tarifária de táxi; implantação da comunicação visual do táxi especial – aeroporto, regulamentação do transporte complementar de passageiros, definição e criação de rotas cicloviárias – Projeto Ciclovia.

Na fiscalização, contratou e treinou agentes de trânsito; promoveu a fiscalização do sistema de estacionamento rotativo – Zona Azul; fiscaliza o transporte escolar. Dispõe de 28 viaturas e 40 motocicletas para atender com maior agilidade as ocorrências de trânsito.

Dentre as ações preliminares, concretiza o estabelecimento do processo de transição junto ao governo do Estado, otimizando ações que têm proporcionado muitos benefícios para a cidade do Recife, promovendo a priorização do transporte público, o orçamento participativo e ainda um canal para formalização de pleitos, assim como a implantação e manutenção de sinalização gráfica dos grandes corredores; inversão do trânsito de Boa Viagem; implantação e manutenção de redutores de velocidade; programa de sinalização gráfica em área escolar, projeto de revitalização do Bairro do Recife e implantação da ciclovia.

No centro temos: expansão e manutenção do estacionamento rotativo (Zona Azul); projeto de requalificação das áreas no entorno dos mercados públicos; projeto de reconstrução das placas de orientação e destino; manutenção e melhoria tecnológica dos semáforos; implantação de semáforo ocasional para pedestres; implantação de semáforo ocasional para deficientes visuais, com alerta sonoro; implantação de semáforo com cronômetro regressivo; implantação de 17 fotosensores; sincronização dos semáforos e o projeto de logística de distribuição de cargas e pesquisas de vetatividade.

Na educação e segurança para o trânsito desenvolve em parceria com o DETRAN, campanhas educativas pontuais, educação para o trânsito nas escolas de forma transversal, captação de mídia espontânea positiva, criação de banco de dados de acidentes e redução do número de acidentes.

4.3 A Educação para o Trânsito como Direito e Dever

Há muito se tenta implantar a educação para o trânsito no Brasil, dada as proporções cada vez maiores que assume a problemática dos acidentes na maior parte das vias nacionais. Torna-se, praticamente, insuportável a situação atual, porquanto aparece como primeira causa dos infortúnios a culpa dos próprios condutores ou envolvidos.

O objetivo deste trabalho é analisar se o Projeto Vida no Trânsito – PVT, adotado na cidade do Recife /PE, contribui para a redução do número de acidentes e vítimas fatais no trânsito.

O PVT – Recife/PE, objeto do nosso estudo, tem a finalidade de reduzir o número de acidentes e vítimas fatais no trânsito em Pernambuco, que “Entre 1961 e 2002, registraram 320.818 acidentes na Região Metropolitana do Recife (RMR). Nestas últimas quatro décadas, 132.015 pessoas ficaram feridas, e 7.256 pernambucanos foram vitimados pelo trânsito nas vias urbanas e estradas que circundam a cidade. Atualmente, o trânsito mata uma pessoa a cada dois dias na RMR”, segundo o DETRAN-PE.

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem como a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia, a educação e tantos outros proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado, planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também, relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas, de acordo com o CTB.

Já na legislação anterior advertia-se para a necessidade da educação, propondo campanhas a serem realizadas, como se verifica nos Artigos 124 e 125 do código renegado, nos Artigos 228 e 229 de seu Regulamento e em Resoluções do CONTRAN, como a de nº. 420/69.

Não apenas os órgãos e entidades ligados ao trânsito, como também a sociedade em geral, e especialmente a imprensa, sempre desenvolveram campanhas visando a educação e a prevenção, colocando em prática os mais diversos métodos para a conscientização do motorista quanto às causas que desencadeiam os acidentes. O art. 74 do Código de Trânsito Brasileiro afirma que: “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”; §1º “É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito”.

Seguramente, uma das grandes iniciativas do DETRAN, que vem revolucionando o trânsito, é a forma como está sendo feita toda campanha de Educação no Trânsito, orientando as crianças e conscientizando os adultos da importância da vida. De uma forma geral, para se promover a prevenção de acidentes torna-se necessária a adoção de medidas sobre o homem, o veículo e a via.

Neste sentido, a Legislação de Trânsito Brasileira estabelece regras e normas de comportamento tanto para o condutor, quanto para o pedestre, bem como dita orientações básicas para o traçado de vias e a composição dos veículos⁵⁰.

Como direito e dever de segurança no trânsito, o condutor como agente de segurança deve, mediante exames periódicos, assegurar-se de sua real condição física e psicológica para dirigir. Assim, para estar física e emocionalmente bem, deve evitar o uso de entorpecentes ou excitantes, bebidas alcoólicas ou medicamentos que reduzem a rapidez das reações necessárias diante de situações de emergência, no trânsito.

Faz-se necessário manter sua atenção constantemente voltada para pedestres, ciclistas e veículos a sua volta. No interior do veículo, precisa-se dar a devida atenção ao painel de controle. Não deve dirigir quando se encontrar sob fadiga e deve procurar transitar na velocidade de segurança, velocidade esta compatível com o fluxo, que lhe permita uma reação evitando atingir um obstáculo, pedestre ou ser atingido por qualquer deles.

Por fim, deve o condutor conhecer e obedecer aos itens de regulamentação e sinalização do Código Nacional de Trânsito, tais como determina o artigo 80, a colocação da sinalização:

“Sempre que necessário, será colocada, ao longo da via, sinalização prevista neste código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra”.

⁵⁰ RIZZARDO, Arnaldo. Comentário ao Código de Trânsito Brasileiro. 2004.

Artigo 80 e o § 1º *“A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN”.*

Uma das mais importantes matérias relativas à circulação de veículos automotores, especialmente no que diz respeito à prevenção, concerne à sinalização dos sinais de trânsito colocados nas vias públicas. Constitui um dos fatores de maior incidência de infrações, cuja vulneração repercute enormemente nos acidentes.

Constatar esta preocupação implica, indiscutivelmente, reconhecer como indispensável a adoção de sinais em todas as vias, desde que seja significativa a circulação de veículos e pessoas. Em todo lugar, tem relevância a sinalização luminosa, como semáforos, que delimita a velocidade permitida, estabelece a preferencialidade dos cruzamentos das vias, e das passagens para pedestres a fim de que todos tenham uma boa educação no trânsito. Porém, o artigo 84 diz:

o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a viabilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Ainda sobre a sinalização para a educação para o trânsito, diz o Artigo 85, do mesmo código:

os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Para se viabilizar tal dever, é imprescindível a sinalização através de faixas paralelas pintadas ou demarcadas no leito da via. Todas as faixas destinadas aos pedestres, e especialmente aquelas que dão a preferência de passagem, virão bem sinalizadas através da pintura em listas transversais, num total entre cinco e dez linhas, como normalmente se faz, devendo ser visíveis sob qualquer grau de luminosidade. Normalmente, nos grandes centros é importante que sejam iluminadas ou refletorizadas à noite.

Poderão ser usadas as faixas de travessia em interseções ou cruzamentos de vias, em meios de quadra, em locais de embarque e desembarque, em frente de estabelecimentos de grande frequência de público, dentre outras hipóteses.

O problema do trânsito, na diretriz que procura imprimir o vigente Código Brasileiro de Trânsito é um problema de Educação. Impõe-se que se infundem a educação e a civilização dos condutores de veículos e dos pedestres. As regras de trânsito devem ser disseminadas e apreendidas nas escolas, eis que, mais cedo ou mais tarde, os alunos, na sua maioria, irão conduzir veículos. É na infância e na adolescência que se verifica maior aceitação de eminentes e de condutas. Tanto que, simplesmente, obedece-se sem questionamentos. As crianças e jovens se adaptam mais facilmente, enquanto os adultos resistem ou ignoram a educação, principalmente porque envolve a formação da personalidade; a mudança de mentalidade (mais para os adultos) e a conscientização dos perigos do trânsito. Enseja, também, o tratamento e a cortesia, prudência e cautela para com os demais motoristas e transeuntes, jamais subestimando o risco natural de estar dirigindo, não comprometendo a vida de outras pessoas e não se interpondo à frente do veículo ou praticando leviandades.

No aspecto prático, maior a educação em momentos cruciais do trânsito, como quanto às vias preferenciais, à aproximação dos cruzamentos, às vias de trânsito livre, às ultrapassagens, à aproximação de pedestres – pontos estes que provocam maiores incidências de acidentes.

Segundo o DETRAN, o PVT – Recife / PE, surge para reverter o quadro de violência no trânsito, dados revelam que atualmente o trânsito mata uma pessoa a cada dois dias na RMR. Os custos operacionais desta “guerra silenciosa” chegam a ordem de vinte bilhões de reais por ano, em despesas hospitalares, medicamentos, transporte, policiamento, seguros de saúde e automóvel, e o mais importante, a perda irreversível para milhares de famílias, vítimas do trânsito⁵¹.

O novo CTB, segundo a ANTP⁵², provocou duas modificações que são especialmente importantes: “a responsabilização dos órgãos públicos pela segurança na circulação de pedestres e veículos e a possibilidade de maior interação Estado - sociedade”.

⁵¹ Fonte: DETRAN – PE. 2000.

⁵² ANTP: Associação Nacional de Transporte Público.

As determinações quanto ao trânsito, em condições seguras, e como direito de todos é dever dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito estabelecido. Enfatiza a responsabilidade, ao afirmar que os “órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito respondem por danos causados ao cidadão em virtude de ação, omissão ou erro na manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”.

O código, ainda afirma que os órgãos de trânsito respondem pela falta, insuficiência ou incorreta colocação da sinalização (Artigo 51 e 90). Também consolidado no novo código encontramos o capítulo dedicado ao cidadão, em que se estabelece o direito de solicitação de esclarecimentos e projetos e a obrigatoriedade de respostas (Artigos 72 e 73). Vale salientar que a nova divisão de responsabilidades prevista no novo CTB definiu que as atribuições relativas ao trânsito serão divididas entre os três níveis de governo. No nível federal, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) são, respectivamente, os órgãos normativo e executivo máximos da união, com poderes exclusivos sobre a legislação de trânsito no país.

No nível estadual, os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) continuam responsáveis pelos procedimentos de habilitação, condutores e licenciamento de veículos, pela fiscalização das infrações referentes a estas áreas; o Departamento de Estradas e Rodagens (DER) pelo planejamento, operação e fiscalização do trânsito nas rodovias sob sua jurisdição.

No âmbito municipal, os municípios passam a ter participação legal, sendo responsáveis pelo planejamento, operação e fiscalização do trânsito nas rodovias sob sua jurisdição. Outro fator de grande importância é a obrigatoriedade da educação continuada para o trânsito, considerada como “essencial para mudar as condições do trânsito brasileiro”. A educação é abordada sob vários ângulos. Inicialmente é definida como um direito das pessoas e dever do Estado (Artigo 74) e é tomada como obrigatória para os níveis de ensino fundamental, médio e superior (Artigo 70), com prazo determinado para que o currículo mínimo seja sugerido no início da vigência do código (Artigo 315). O código determina, também, que os órgãos e entidades tenham coordenadorias de educação de trânsito e que sejam

organizadas escolas de trânsito (Artigo 74). Ele determina que 5% do valor das multas e 10% do valor dos Seguros Obrigatórios (DPVAT) sejam aplicados em programas de segurança e educação. A divulgação é tomada obrigatória nos meios de comunicação (Artigo 75).

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

Na perspectiva da sociedade democrática, implica na discussão transparente e ampla de soluções para os problemas coletivos, refletindo tanto na abertura do Estado para a sociedade e os usuários das vias, quanto ao respeito às leis e às decisões tomadas em processos democráticos, legítimos, por parte de indivíduos e de entidades públicas e privadas.

Segundo Vasconcellos⁵³, a cidade é um ambiente de uso coletivo, cujo acesso por meio dos sistemas de transporte deve ser dividido democraticamente. Isto implica, no contexto em sugestão, em atribuir prioridade no uso do sistema viário à circulação de pedestres, aos ciclistas e aos meios de transporte. Esta nova postura deve refletir uma mudança de paradigma por meio do qual se rompe com a formulação de políticas que valorize os pedestres, reorienta a “gestão da mobilidade urbana”, e conscientiza motoristas e pedestres.

É cabível lembrar que o desenvolvimento do Estado contemporâneo, associado ao crescimento das formas de participação política da sociedade, requer a formação de um novo pacto de ação em torno das políticas públicas. Este deve aumentar a eficiência da ação própria do Estado e incentivar no acompanhamento dos projetos e investimentos.

Sob tal prisma, ainda há de se considerar que a melhor qualidade de vida para toda a população é entendida por maiores condições de circulação, segurança e acessibilidade para realização das atividades necessárias à vida moderna, uma melhor qualidade ambiental traduzida pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora, pela preservação do patrimônio histórico. Conscientizar

⁵³ Vasconcellos, Ibidem, 2000.

condutores, para que compreendam plenamente suas responsabilidades e que cada órgão exerça a operação, a fiscalização, patrulhamento e o policiamento ostensivo do trânsito de tal forma que a prática permita inibir infrações e atender cidadãos em situação de necessidade ou emergência.

Eis porque o Projeto Vida no Trânsito – Recife - PE, objeto de estudo deste trabalho, surge a partir dos grandes desafios do trânsito: a redução dos acidentes de trânsito, a mudança de valores, a municipalização do trânsito e a melhoria da qualidade de vida nas cidades, garantindo a preservação da vida, da saúde, melhoria de qualidade do ambiente urbano e a eficiência da circulação de pessoas e mercadorias através da implementação de programas especiais que visam a segurança e educação no trânsito.

Por outro lado, segundo Pereira⁵⁴, “ao conferir um novo viés à questão, vemos que o país não pode mais suportar os custos sociais e econômicos dos atuais índices de acidentes de trânsito”. Concordando com Vasconcellos⁵⁵, que “as mudanças dependem principalmente da garantia de prioridade política ao tratamento do problema”. Observamos que o uso das vias públicas, no geral, está marcado por relações de incivilidade nas quais os direitos humanos e da cidadania são raramente respeitados. Como regra geral, os pedestres e ciclistas têm seus direitos negados, tornando-se “cidadãos subalternos”.

Como foi citado acima, a impunidade generalizada dos infratores graves dá a este desrespeito o status de direito, uma vez que acaba produzindo, na sociedade, a noção de que as regras não precisam ser obedecidas e que a prioridade é dos mais fortes. O mecanismo pelo qual os brasileiros confundem o público e o privado não opera apenas no caso das regras de trânsito, mas é um traço de cultura política brasileira, que afeta outras esferas da vida pública.

Há de se notar que o resultado geral desta forma de convivência, além de caracterizar a falta de respeito à democracia e à cidadania, é a produção de grande número de acidentes de trânsito.

A municipalização de trânsito, exigência do Novo Código de Trânsito Brasileiro, inclui o município como parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito

⁵⁴ PEREIRA. Ibidem, 1999.

⁵⁵ Vasconcellos, Ibidem, 2000.

e determina que as administrações municipais devem se organizar para planejar, operar e fiscalizar o seu trânsito. O grau de desafio é aparelhá-las para que possam exercer esta função por meio de apoio à sua organização institucional e técnica, estabelecendo os convênios com os órgãos estaduais (Departamentos Estaduais de Trânsito e Polícias Militares). A multiinstitucionalidade é decisiva neste contexto de construção histórica.

4.4 O Histórico do Projeto Vida no Trânsito – PVT – Recife – PE

Dentre os vários projetos e programas desenvolvidos e implementados pelo DETRAN – PE, evidenciamos o Projeto Vida no Trânsito, uma experiência implantada e vivenciada no Distrito Federal⁵⁶. Desde sua concepção manteve intercâmbio técnico para evitar o comprometimento de medidas que poderiam impactar negativamente a consecução dos objetivos propostos. Na fase anterior ao projeto, foi exercitada uma ampla comunicação para atingir e motivar as instituições envolvidas, bem como o público em geral.

O Projeto Vida no Trânsito desenvolveu suas ações educativas e institucionais no ano 2000; tendo como objetivo essencial reduzir o número de acidentes e vítimas no RMR (Região Metropolitana do Recife) proporcionando efeitos minimizadores em todo o Estado de Pernambuco, uma vez que congrega para a efetivação de suas linhas de ação, órgãos e instituições do Governo de Pernambuco, tais como: Secretaria de Infra-estrutura do Estado de Pernambuco, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU e a Polícia Militar de Pernambuco – PMPE, através do Batalhão de Policiamento e Trânsito – BPTran.

Seu início ocorreu em 18 de setembro de 2000, em conjunto com o lançamento da Semana Nacional de Trânsito (SNT), cujo tema foi “Faixa de Pedestres: a vida pede passagem”. Traz uma série de ações conjuntas para reduzir o número de acidentes, ocupações nos leitos hospitalares de emergência e, conseqüentemente, o número de mortos⁵⁷.

⁵⁶No Distrito Federal foi implementado em 1996, através do Projeto Paz no Trânsito e que tem continuidade até os dias atuais.

⁵⁷ Fonte: Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN - PE.

Por ocasião da implantação do Projeto em questão, o DETRAN – PE alocou quarenta arte-educadores de trânsito, que foram capacitados em educação de trânsito, com a finalidade de orientar motoristas e pedestres, quanto à forma correta de respeitar o trânsito, especialmente nas vias urbanas. As ilustrações que seguem demonstram as ações dos arte-educadores de trânsito que atuam nas ruas em Recife, em homenagem bem merecida, pelo trabalho educativo realizado.



Fonte: DETRAN – PE.

Figura 1 - Arte-educadores de trânsito: Super-Faixa e Caveirinha.



Fonte: DETRAN – PE.

Figura 2 - Arte-educadores de trânsito.

A atuação dos arte-educadores de trânsito é realizada através de processos pedagógicos lúdicos, ou seja, através do brincar. O público-alvo, mais fortemente atingido são as crianças e adolescentes que terminam atuando como fiscais das atitudes dos adultos responsáveis.

O trânsito carrega um componente de violência muito forte que é suavizado pela forma lúdica que os arte-educadores de trânsito se reportam ao público, em especial os agentes que o compõem como: os motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres. Outro público atingido pelos arte-educadores de trânsito são os turistas que chegam a Recife, nos locais de maior circulação, como a orla marítima, o Aeroporto e o Terminal Integrado de Passageiros – TIP.

Dentre os objetivos do Projeto Vida no Trânsito – PVT – Recife – PE, destacamos:

- a) reduzir o número de acidentes e vítimas fatais em Pernambuco;
- b) mudar a relação entre motoristas e pedestres;
- c) implantar o respeito e a credibilidade à faixa de pedestre;

- d) promover uma mudança de comportamento na sociedade, conscientizando condutores e pedestres sobre seus comportamentos no trânsito e
- e) fiscalizar e atuar internamente sobre os infratores.

Para mudar o perfil do comportamento de condutores e motoristas, as ações foram e são desenvolvidas em pontos de grau de fluxo de veículos e pedestres da Região Metropolitana do Recife, assim como nas demais áreas do projeto. Nestas áreas, animadores, policiais e técnicos de educação de trânsito estiveram presentes nas faixas de pedestres, orientando condutores para que estes respeitem a faixa de segurança e, os pedestres para que se habituem a atravessarem na faixa.

Desde o início do Projeto, apesar da Semana Nacional do Trânsito durar de 18 a 25 de setembro, a campanha pelo uso da faixa de pedestre foi estabelecido como permanente em Pernambuco.

Entre as instituições que se engajaram no Projeto Vida no Trânsito, destacaram-se: Correios, Compesa, Celpe, Arquidiocese de Recife e Olinda, BPTran, Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, Câmara de Dirigentes Lojistas, Rotary Club, UNESCO, Corpo de Bombeiros, Universidade Federal de Pernambuco, Faculdade de Direito de Caruaru e Movimento Pró-Vítimas de acidentes de trânsito.

Além da ação na rua com os arte-educadores de trânsito, o DETRAN definiu outras ações. Nas empresas, através de técnicos da gerência de Educação de Trânsito e artistas, apresentam palestras de direção defensiva gratuitas dentro das empresas da RMR e promovem a distribuição de material educativo para os ouvintes. Anualmente, o órgão atende mais de sete mil funcionários em empresas diversas.

Vistas a esta luz, as escolas, seguindo os mesmos moldes de levar a educação de trânsito a crianças e jovens, também oferecem palestras interativas voltadas para os públicos infantil e juvenil. Para crianças do Ensino Fundamental I, o órgão possui um produto específico montado sob forma de teatrinho de mamulengos com linguagem lúdica. Para o público adolescente, o órgão oferece uma gincana interativa de título “Passa e Repassa no Trânsito”, quando de forma dinâmica os adolescentes respondem a várias perguntas sobre trânsito, após a apresentação de

breve palestra educativa. Anualmente, o DETRAN atinge mais de 100 mil crianças e adolescentes na RMR⁵⁸.

Logo se percebe que a partir desses dados, o DETRAN planejou um trabalho educativo para motoristas e pedestres, visando a redução de acidentes por atropelamento. Para atingir as finalidades que tinha como meta, passou a coordenar uma atividade multiinstitucional, contando com a colaboração de vários órgãos e setores ligados direta ou indiretamente à área de trânsito, como a Secretaria Estadual da Infra-estrutura, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU e a Polícia Militar de Pernambuco – PMPE, esta, através da participação de diversas unidades, especialmente o Batalhão de Policiamento do Trânsito – BPTran.

As formulações contidas nos objetivos específicos da campanha educativa visam reduzir o número de acidentes e vítimas fatais no trânsito, mudar a relação entre motoristas e pedestres, implantar respeito e credibilidade à faixa de segurança, promover mudança de comportamento na sociedade, incentivando a conscientização de condutores de veículos e pedestres sobre seus comportamentos no trânsito, fiscalizar e atuar intensamente sobre infratores e coibir as tentativas de infração.

O Projeto tem como pano de fundo a discussão sobre o tema da campanha, o conhecimento do problema e a sensibilização das áreas envolvidas no plano, sendo decidido que sensibilizar apenas os representantes dos poderes públicos não seria suficiente para garantir o sucesso do projeto, era preciso que a sociedade se engajasse, dando impulso a todas as ações promovidas.

Desde o início da campanha Vida no Trânsito, conta-se com ampla divulgação publicitária, através dos mais diversos meios de atuação junto ao público, verdadeiras ferramentas necessárias para se alcançar os fins desejados.

A mensagem que o DETRAN passa para minimizar o atrito existente entre motoristas e pedestres, não poderia ter símbolo melhor que a pomba da paz, buscando chamar a atenção dos telespectadores para a campanha que marcou o lançamento do projeto através de dois comerciais (Pomba Pedestre e Pomba Motorista), nos quais uma pomba branca ensina motoristas e pedestres como se portar na faixa de segurança.

⁵⁸ Fonte: DETRAN – PE. 2000.

Com estes comerciais, o DETRAN recebeu uma menção honrosa no XII Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito. O órgão concorreu na categoria Empresa, através do Projeto Vida no Trânsito.

4.5 O Papel dos Arte-Educadores de Trânsito

Buscando melhor comunicação entre motoristas e pedestres, optou-se por realizar uma abordagem por meio das artes cênicas, ação educativa integrada. O teatro é considerado um meio eficiente de comunicação direta e utilizando a mímica, que é a primeira forma de aprendizado humano na infância, e a interação com o público; atores escolhidos promovem verdadeira troca de informações com pedestres e motoristas, bem como, a socialização do saber, através de brincadeiras. Desta forma, o DETRAN disponibiliza, atualmente, nos principais pontos de fluxo de veículos e pedestres, quase 90 (noventa) arte-educadores fantasiados nas faixas de segurança.

Os arte-educadores de trânsito do DETRAN - PE, realizam um trabalho educativo de orientação individualizada, funcionando nos pontos de intenso fluxo, das sete às dezenove horas, de segunda à sexta-feira, e aos sábado das nove às quinze horas.

Os pontos trabalhados num total de 85 (oitenta e cinco), foram escolhidos de acordo com o movimento de pedestres e veículos, onde houvesse sinalização e pintura de faixas, priorizando-se a localização em frente a escolas e hospitais⁵⁹.

Para atingir a parcela de turistas que chegam a Recife, durante os meses de verão, os artistas trabalham ao longo da orla, em frente a hotéis, nos pólos turísticos, no terminal de passageiros do metrô e em frente ao Aeroporto Internacional dos Guararapes. Para tanto, os “palhacinhos” recebem aulas de inglês para orientar os turistas estrangeiros.

Pela utilização de artistas como agentes transformadores da realidade social, o DETRAN foi agraciado com o Prêmio APACEPE de Teatro e Dança, concedido

⁵⁹ Fonte: DETRAN – PE. 2000.

pela Associação de Produtores de Artes Cênicas de Pernambuco, o DETRAN foi a única empresa pública Estadual a ser agraciada com a premiação.

Durante a Semana Santa e período junino, ocasiões nas quais a BR-232, em obras de duplicação, recebe um fluxo de 50 mil veículos por dia que se dirigem à Nova Jerusalém e Caruaru, respectivamente, os “palhacinhos” da faixa deram espaço a um novo personagem: o Operário da Vida. A Rodovia Federal em questão, principal ligação entre a capital e o interior conta com um esquema especial para alertar motoristas quanto às máquinas na pista e o cuidado redobrado devido às obras na BR.

No início do projeto, em 2000, os arte-educadores de trânsito eram: os super-heróis, duplas formadas por heróis antagônicos: o Super-faixa e o Caveirinha. O primeiro estimula o bom comportamento dos pedestres; o segundo é o anti-herói: parabeniza aqueles que estão atravessando fora da faixa e os motoristas que não a respeitam, chamando a atenção de forma divertida sobre os erros de conduta no trânsito. Para tal campanha, foi prevista a ação do BPTran – Batalhão de Policiamento de Trânsito, que disponibilizou quarenta policiais para apoiar o trabalho dos arte-educadores de trânsito de forma permanente, durante os dois turnos, atuando na orientação e fiscalização de pedestres e motoristas, como demonstrado nas figuras que seguem.



Fonte: DETRAN – PE.

Figura 3 - Arte-educadores de trânsito: Super-Faixa e Caveirinha.



Fonte: DETRAN – PE.

Figura 4 - Arte-educadores de trânsito, Palhacinhos da Faixa e Caveirinha.

No período de setembro a dezembro de 2000, foram publicadas 101 notas, cartas e reportagens nos veículos de comunicação como o Jornal do Comércio (JC), Diário de Pernambuco (DP) e Folha de Pernambuco (FPE), com registro de 76,2% de matérias positivas, 7,9% negativas e 15,8% neutras. Nas três emissoras que veiculam noticiário radiofônico da RMR (Rádios Jornal, Clube e 105 FM), foram veiculadas 50 matérias e entrevistas sobre o Projeto de Vida no Trânsito. Também nesse período as quatro maiores emissoras de televisão (Rede Globo, SBT, Record e Band), veicularam 87 matérias, comentários, entrevistas e notas sobre o projeto nos noticiários.

Foram realizados 737 inserções de 30 segundos em 6 emissoras de TV locais. Estimou-se que cada comercial foi atingido por cerca de 3 milhões de telespectadores.

As ações ocorreram em primeiro lugar na rua, com os arte-educadores. Inicialmente foram contratados 40 arte-educadores e atualmente, segundo o DETRAN, são 90, que vêm orientando motoristas e pedestres quanto ao uso correto da faixa. Este órgão estima que, diariamente, os artistas atingem um público

estimado de 1.000 transeuntes entre pedestres e motoristas na RMR. Conforme figuras abaixo.



Fonte: DETRAN – PE.
Figura 5 - Arte-educador de trânsito.



Fonte: DETRAN – PE.
Figura 6 - Arte-educadores de trânsito.

Desde o início da campanha do PVT, o DETRAN desenvolveu trabalhos sobre o trânsito e a importância do respeito e da educação de cada cidadão. Em 2000, o movimento além de ser grandioso e inovador, gerou a I Feira Estadual de Educação no Trânsito, conforme figura 6, demonstrando sua ação quanto ao uso de acessórios no volante.

Em dois meses e meio de campo aberto, um público estimado em 600 pedestres e motoristas foram abordados diariamente, diretamente nas ruas e avenidas pelos arte-educadores, que através de suas brincadeiras e simpatia, passaram a importância da educação e do respeito no trânsito. Das várias escolas (aproximadamente 200), 15 realizaram brincadeiras mirins durante o projeto em 2000. Estima-se que os estudantes que formaram as brincadeiras ajudaram outros 15 mil colegas de escolas a realizarem a travessia de maneira correta⁶⁰.

Foram entrevistados 300 (trezentos) indivíduos representativos da população da Região Metropolitana do Recife pelo IPESPE, para avaliar os resultados da campanha e as impressões da população quanto às ações implementadas pelo órgão. Cerca de 95% dos entrevistados declararam aprovar as propagandas e ações educativas para o uso da faixa de pedestre e 37% declararam que o comportamento das pessoas, em geral, havia mudado muito após o espaço realizado para se conseguir o objetivo.

Na intenção do DETRAN de uniformizar a linguagem educativa de todos os produtos educacionais, apesar de ser um órgão reconhecido em âmbito nacional pela excelência e ousadia em programas e materiais educativos, a chefia de publicidade Institucional e a Gerência Executiva de Educação de Trânsito optaram por proporcionar uma abordagem única para todos os produtos da linha educativa: seja televisiva, impressa ou artística, nasceu a turma do Fom-Fom (nova versão), criação do artista Laílson Cavalcanti que consiste em quatro personagens capitaneados pelo palhacinho mágico Fom-Fom que, juntamente com sua turma, formada pela boneca Bibite e Tio Buzina, lutam contra o vilão, o Bruxo-Barroada, cujo objetivo principal é sempre incitar motoristas e pedestres a desrespeitarem o trânsito, como apresentamos nas figuras a seguir, a turma toda, em atividade nas vias do Recife.

⁶⁰ Fonte: DETRAN – PE. 2000.



Fonte: DETRAN - PE

Figura 7 - Turma do Fom-Fom: Tio Buzina, boneca Bibite, Fom-Fom e Bruxo Barroada.



Fonte: DETRAN - PE.

Figura 8 - Fom-Fom atuando nas vias.

Para apresentar a turma, o DETRAN encomendou uma campanha de TV que foi apresentada ao público em todo o Estado através de comerciais feitos em

desenho animado, produzido por artistas pernambucanos. Para valorizar ainda mais o trabalho da terra, o jingle, que animaram o comercial e a criançada foi concebido por Lula Queiroga, produtor e músico, parceiro de Lenine. Para reforçar a ação, gibis, e material educativo com a turminha foram distribuídos nas escolas.



Fonte: DETRAN – PE.

Figura 9 - Fom-Fom distribuindo material educativo.

Um ponto essencial a ser entendido adequadamente é que a intenção do órgão é dar aos personagens, além de uma identidade própria, voz ativa, personalidade, intensificando o trabalho de educação de trânsito, disseminando cada vez mais, o respeito à vida.

Com efeito, sensibilizar apenas os representantes do Poder Público não seria suficiente para garantir o sucesso do Projeto. Seria necessário que a sociedade se engajasse em torno da Vida no Trânsito, dando ímpetus às ações promovidas pelos órgãos públicos.

Com o objetivo de comover a sociedade e transformar o projeto em ação de domínio público da população, o DETRAN passou a articular parcerias com diversos segmentos.

Os Meios de Comunicação de Massa (MCM) foram contactados, bem como associações de parentes de vítimas de trânsito, Rotary Club, Arquidiocese de Olinda

e Recife, Escolas, Universidades, Bancos, Centros de Formação de Condutores, Centros de Compras, Câmara de Dirigentes Lojistas, Comunidades, Prefeituras, Departamento Estadual e Nacional de Estradas de Rodagens (DER, DNER), UNESCO, Companhia Pernambucana de Saneamento (COMPESA), Correios e ONGs.

5 O PROJETO VIDA NO TRÂNSITO – PVT - RECIFE – PE: A Pesquisa

5 O PROJETO VIDA NO TRÂNSITO – PVT - RECIFE – PE: A Pesquisa

Compreende-se que a metodologia da pesquisa serve para demonstrar o método adotado para a observação do problema formulado, sendo o caminho do pensamento e a prática exercidas na abordagem da realidade, a pesquisa é a atividade básica da ciência, construída a partir das indagações do sujeito e, conseqüentemente, a construção ou reconstrução de “uma realidade”.

Nesse sentido, Goldemberg⁶¹ diz que realizar uma pesquisa é um aprendizado que busca colocar ordem nas próprias idéias.

Assim, utilizou-se na condução desta pesquisa o modelo metodológico das Ciências Sociais, proposto por Lopes⁶², que se achou fundamentado nas condições da prática científica, tendo como fundamentos, dois princípios básicos: o fato de que a reflexão metodológica não se faz de modo abstrato; e de que esta reflexão é importante e necessária para a criação de uma atitude consciente e crítica do investigador, em relação às operações e questionamentos científicos, diante das exigências da realidade. Nas suas proposições Echeverria⁶³ assinala que:

as questões metodológicas só são infecundas se absorvem toda a atenção do cientista, paralisando-o, (...) substituindo-se a investigação concreta; mas de outra forma, não só são úteis senão indispensáveis, pois traduzem a reflexão de uma ciência sobre si própria, a qual aclama seu campo de ação, seus procedimentos, o valor de seus resultados e o âmbito de suas possibilidades.

Pode-se afirmar que a metodologia encontra-se no plano do paradigma que nas Ciências Sociais fornecem tantos modelos teóricos (determinada concepção do social), como modelos metodológicos (determinada concepção de investigação do social). Ainda é possível constatar que o paradigma é sempre uma perspectiva teórico-metodológica, uma problemática metodológica, que são as estratégias usadas para a própria construção e investigação de um objeto do conhecimento.

⁶¹ GOLDEMBERG, Miriam. A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Record, 1997, p. 69.

⁶² LOPES, Maria Immacolata Vassallo de. Pesquisa em Comunicação Formulação de um Modelo Metodológico. São Paulo: Loyola, 1994. p. 79.

⁶³ ECHEVERRIA. Apud Lopes, Ibidem, 1994. p. 80.

A noção ampla e não tecnicista do método envolve uma série de opções, relações e eliminações, que incidem sobre as operações metodológicas da investigação, tais como, na definição do problema de pesquisa, na formulação de hipóteses, na teorização de conceitos e construção dos dados.

Diante disso, verificamos que os métodos não são simples instrumentos ou meios, são antes, padronizações de enumerados teóricos que permitirão ou não, revelar aspectos e relações fundamentais no objeto estudado. Na realidade, a adequação entre teoria, método e o objeto é de onde emerge a primeira formulação da problemática de pesquisa, e, portanto, do próprio objeto de análise, assim como dos resultados de investigação, dentro desta visão, reconhece Umberto Eco⁶⁴ que:

numa tese histórica ou filosófica existem métodos tradicionais de pesquisa a que o autor não pode se subtrair, enquanto para os trabalhos sobre fenômenos sociais em evolução o método muitas vezes precisa ser inventado.

Portanto, buscou-se, neste estudo, uma combinação metodológica, cruzando métodos distintos, e observando as diversas fases da pesquisa.

Para a delimitação do objeto e o referencial teórico, foram realizados levantamentos em livros, revistas, trabalhos científicos, dissertações, artigos, além de pesquisas em sites correlatos com o tema.

Quanto ao levantamento dos dados, foi realizada uma análise documental, junto aos órgãos competentes: DETRAN, CTTU, EMTU, DENATRAN, jornais e contatos com gestores e Departamentos do DETRAN (Educação e Estatística), no intuito de atingir os objetivos traçados e o entendimento das informações obtidas, após a coleta de dados, foram organizadas as questões.

Após o levantamento dos dados coletados através de informações institucionais oficiais, passamos à interpretação e tratamento dos mesmos para, finalmente, operacionalizar o cruzamento destes com o postulado do problema da pesquisa.

⁶⁴ ECO, Umberto. Como se faz uma tese. 15 ed. São Paulo. Perspectiva, 1999. p. 27.

5.1 Tratamento dos Dados Coletados

Este Trabalho seguiu uma análise documental. Inicialmente, foi realizada uma revisão da literatura sobre a temática abordada de forma ampla em autores que discutem o tema acidentes de trânsito, realizando análises próximas do nosso objeto de estudo. Em paralelo, procedeu-se a análise de documentos institucionais de diversos órgãos: DETRAN – PE, CTTU, EMTU e o BPTran.

Percorremos detalhadamente os arquivos dos órgãos, buscando na documentação coletada, subsídios para a elucidação do objeto de estudo, o PVT – PE. Contatos foram realizados com o presidente do DETRAN – PE, chefias de Departamento, assessoria e demais responsáveis junto aos outros órgãos: CTTU, BPTran e EMTU.

Os resultados obtidos neste trabalho, obviamente, estão correlatos aos diversos setores pesquisados, como o Projeto Vida no Trânsito, o planejamento estratégico da instituição, dados estatísticos e informações sobre o processo de municipalização, bem como, o papel de cada órgão no tocante a multiinstitucionalidade do mesmo.

Realizamos um levantamento vasto, coletando reportagens em jornais pernambucanos como o Diário de Pernambuco, Folha de Pernambuco e Jornal do Comércio nos períodos relativos aos anos de 2000 a 2004, respectivamente.

Os dados coletados almejam elucidar aspectos fundamentais do universo observado. De acordo com a perspectiva desta pesquisa, na análise documental buscou-se pinçar os dados estatísticos e as informações dos documentos produzidos pelos órgãos de forma bem clara para maior esclarecimento dos objetivos deste trabalho. O DETRAN – PE, até 1998 era o órgão responsável pela sistematização dos dados estatísticos, referentes a acidentes, mortos e feridos no trânsito. De 1999 a 2002, esta responsabilidade passou para a EMTU, e a partir 2003, tudo ficou a cargo da CTTU.

Esta pesquisa, na análise documental, constatou junto ao DETRAN – PE que o mesmo contratou o Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas – IPESPE para realizar avaliação do órgão por intermédio do PVT junto à população.

Desta forma, considerando os critérios metodológicos utilizados pelo renomado instituto, decidimos quanto à utilização dos dados para este estudo, primeiro, julgamos a fidelidade e a homologação dos dados, depois, consideramos o marco metodológico coerente com o postulado da problematização do estudo, considerando as variáveis tratadas pelo estudo (ver anexo B, Metodologia do IPESPE).

No DETRAN – PE, realizamos levantamento de dados estatísticos referentes à evolução da frota de veículos. Tomamos como base, nestes dados, os anos de 1985 a 2004, para levantamento da taxa de crescimento anual, como demonstra a tabela 1, reformulada pelo autor. Considerando os dados da tabela 1, Evolução da Frota de Veículos (1985 – 2004) PE, RMR, Recife, a qual contempla a evolução no período em aferência, observa-se uma taxa de crescimento anual bem significativa, registrando-se para o Recife, uma evolução de 5,52%, RMR 7,03% e de 7,69% para o Estado de Pernambuco.

Tabela 1 - Evolução da Frota de Veículos, PE – RMR - RECIFE, (1985 – Junho/2004)

ANO	RECIFE	RMR	PERNAMBUCO
1985	138.756	173.376	273.500
1986	141.519	176.746	276.399
1987	144.282	181.745	285.615
1988	169.891	208.113	323.134
1989	185.516	230.280	357.926
1990	203.608	251.423	391.141
1991	230.451	292.058	459.120
1992	249.647	316.135	490.760
1993	270.139	342.953	528.361
1994	291.281	373.055	575.743
1995	311.158	407.099	630.365
1996	327.727	449.799	695.135
1997	339.420	489.476	766.695
(*)1998	309.299	470.074	758.287
1999	317.825	493.454	813.513
2000	335.256	527.107	881.072
2001	350.731	550.009	945.061
2002	364.665	585.766	1.007.613
2003	374.054	606.474	1.060.780
2004(**)	385.078	630.600	1.117.950
Taxa de Crescimento Anual (%)	5,52	7,03	7,69

Fonte: DETRAN – PE.

(*) Recadastramento da Frota.

(**) Considerando que apenas dispomos dos dados até junho/2004, foi estimado os dados para o período de julho a dezembro/2004.

Tal *performance* implica que no citado período, a média do crescimento absoluto da frota em Recife foi de 12.316 veículos ao ano, e RMR 22.861 veículos, e no Estado de Pernambuco registrou-se total de 42.223 unidades, veículo ao ano.

Observando-se tais números, conclui-se que a frota quase triplicou nos últimos 20 anos, em contrapartida, as vias de trânsito, por sua vez, não acompanharam tal evolução, causando sérios transtornos no tráfego da capital pernambucana, que além de conviver com sua frota, gerencia o tráfego das demais cidades das RMR e das demais áreas do Estado, considerando sua área de convergência, visto proporcionar empregos, serviços e lazer.

Analisando a tabela 2, Acréscimo da Frota de Veículos, segundo a análise mensal em PE, RMR, Recife 2003 – 2004, constatou-se que a cidade do Recife apresentou um incremento em sua frota de 9.389 carros, resultando em uma média mensal na ordem de 782 veículos.

Tabela 2 - Acréscimo da frota de veículos, segundo os meses em PE, RMR, Recife, 2003-2004

MÊS	PE (1)		RMR (2)		RECIFE	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
JANEIRO	4.642	4.264	1.897	2.350	737	1.096
FEVEREIRO	4.630	5.417	1.845	2.398	841	1.023
MARÇO	5.906	4.934	2.074	1.922	1.072	941
ABRIL	4.461	4.272	1.749	1.663	886	801
MAIO	3.753	6.006	1.587	2.310	703	1.041
JUNHO	4.628	3.692	1.498	1.420	566	610
SUB-TOTAL	28.020	28.585	10.650	12.063	4.805	5.512
JULHO	3.597		1.236		471	
AGOSTO	4.665		1.683		892	
SETEMBRO	3.773		1.448		719	
OUTUBRO	4.339		1.974		870	
NOVEMBRO	5.322		2.083		893	
DEZEMBRO	3.451		1.454		739	
SUB-TOTAL	25.147		9.878		4.584	0
TOTAL	53.167	28.585	20.528	12.063	9.389	5.512
MEDIA/MÊS	4.431	4.764	1.171	2.010	782	919

Fonte: DETRAN-PE

(1) Inclui RMR

(2) Inclui Recife

Considerando, pois, esse aumento nas demais cidades da RMR, estas com reflexos no trânsito da capital pernambucana, observa-se um incremento mensal de 1.711 unidades veiculares.

Verificando os registros de 2004 (janeiro a junho) em Recife, evidenciou-se uma elevação desta média, ou seja, passando de 782 veículos ao mês em 2003, para 919 unidades mensais em 2004, representando uma elevação relativa de 17.52%, índice este, o maior entre a média do Estado, salientando-se que tal analogia considerou o 1º semestre de cada período.

Caso tal média permaneça no mesmo ritmo de crescimento, ao final de 2004 teremos um acréscimo da frota na cidade do Recife de 11.028 veículos, o que representará, em termos relativos, um aumento com relação a 2003 de 17,46%.

Procedendo-se uma análise dos registros de acidentes de trânsito na cidade do Recife, no período de 1998 a 2003, conforme tabela 3, observa-se que os números vêm apresentando uma queda neste cenário.

Tabela 3 - Acidente de Trânsito em Recife – Quadro Geral - Período: 1998 a 2003

Ano/Meses	1998	1999	2000	2001	2002	2003
JAN	1.024	1.064	1.008	852	963	852
FEV	963	991	1.098	923	898	935
MAR	1.267	1.168	1.136	1.028	1.163	914
ABR	1.153	1.113	1.081	1.006	1.616	934
MAIO	1.282	1.334	1.076	1.070	1.481	1.024
JUN	1.178	1.206	1.028	967	1.483	976
JUL	1.102	1.242	897	457	1.285	1.070
AGO	1.223	1.100	1.169	440	1.575	1.065
SET	1.161	1.089	1.225	673	1.549	1.018
OUT	1.273	1.268	1.063	920	1.440	1.073
NOV	1.225	1.242	1.243	860	1.352	960
DEZ	1.230	1.316	1.173	1.052	1.327	901
TOTAL	14.081	14.133	13197	10248	16.132	11.722

Fonte: Até 1998 – DETRAN
De 1999 a 2002 – EMTU
A partir de 2003 – CTTU

As referidas constatações são ratificadas quando se registra uma taxa de evolução anual negativa de 3,6 %. Tais indicativos para essa redução, deve-se, entre outros fatores, aos seguintes aspectos:

a) O novo Código Nacional de Trânsito (1998), que traz em seu bojo questões relevantes como a nova relação Estado e sociedade, com duas significativas

modificações. Primeiro, o código estabelece claramente que no artigo 1º e § 2º “o trânsito em condições seguras, é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”, isto marca uma mudança nas relações governo e sociedade, mostrando claramente os deveres do Estado para segurança e bem estar social.

Quanto ao segundo, refere-se ao cidadão, em que se estabelece o direito de solicitação de esclarecimentos e respostas. Ainda pontua-se que o CTB⁶⁵ apresenta regras e normas mais rigorosas para os condutores de veículos, bem como, um processo de habilitação mais abrangente e com normas mais rígidas, novos requisitos de qualidade e condição dos veículos, e respeito à cidadania. A atribuição de penalidades mais rigorosas, portanto, concomitantemente, com a implantação de uma política de Educação que implante projetos, programas e campanhas, objetiva educar, conscientizando os motoristas e pedestres de suas responsabilidades.

b) Aliada a esse conjunto de ações, registrou-se em Pernambuco, mais pontualmente em Recife, a implantação do Projeto Vida no Trânsito no segundo semestre de 2000, DETRAN – PE, que com o trabalho dos arte-educadores de trânsito, objetiva conscientizar e educar com o “arte cênica” nas vias, procurando sensibilizar, mudar comportamentos e atitudes no trânsito, demonstrando claramente a aceitabilidade pela comunidade.

Sem sombra de dúvidas, todas essas ações, apesar do crescimento da frota, vêm, em termos pontuais, reduzindo uma média mensal de acidentes de trânsito que, em 1998, registrou 1.173 ao mês para em 2003, registrar 977 ao mês, o que em termos relativos, a queda foi de 16,71%. O ano de 2002 foi atípico aos demais anos, razões estas que os órgãos DETRAN e EMTU não traçam nenhuma análise crítica de tais números, informando que a distorção poderá ter ocorrido em decorrência de metodologias utilizadas na coleta de informações.

No tocante a tabela 4, Mortos em Acidentes de Trânsito em Recife, período 1998-2003, analisando os acidentes com vítimas fatais, percebe-se uma queda acentuada no ano de 2003, com relação aos demais anos, principalmente com relação ao exercício de 1998, que registrou uma média mensal na ordem de 16 óbitos, contra uma média, em 2003, em torno de 5 registros ao mês.

⁶⁵ Código de Trânsito Brasileiro.

Tabela 4 - Mortos em acidentes de Trânsito em Recife - Período: 1998 a 2003

Ano/Meses	1998	1999	2000	2001	2002	2003
JAN	15	16	11	11	12	3
FEV	18	17	15	11	15	1
MAR	9	11	12	10	8	3
ABR	20	16	6	8	17	5
MAIO	18	18	14	14	12	2
JUN	13	15	16	11	11	1
JUL	16	11	4	9	10	5
AGO	13	13	23	16	18	6
SET	8	13	8	6	12	6
OUT	16	12	11	19	7	6
NOV	23	20	13	16	12	12
DEZ	17	11	11	1	13	7
TOTAL	186	173	144	132	147	57

Fonte: Até 1998 – DETRAN
De 1999 a 2002 – EMTU
A partir de 2003 – CTTU

Destacando-se dentre outros elementos citados anteriormente, um fato marcante para tal redução foi a obrigatoriedade do cinto de segurança para os condutores e passageiros, isto comprova a eficácia dos acessórios para auto como instrumentos minimizadores de acidentes.

Assim como os números anteriores, registrou-se que os acidentes com feridos vêm reduzindo significativamente, em conformidade com a tabela 5, Feridos em Acidentes de Trânsito, a queda relativa anual no período de 1998 a 2003, de 7,78%, percentual, este, bastante animador, principalmente porque tais resultados conota positividade, mesmo com a frota de veículos crescendo no Recife na razão de 11.000 veículos por ano. Logicamente, que a queda já registrada a partir de 1998, deve-se, entre outros fatores, à vigência do novo Código de Trânsito.

Tabela 5 - Feridos em Acidente de Trânsito no Recife - Período: 1998 a 2003

Ano/Meses	1998	1999	2000	2001	2002	2003
JAN	268	292	293	222	273	136
FEV	261	253	285	274	290	159
MAR	305	235	350	273	337	173
ABR	266	247	352	300	303	168
MAIO	320	319	347	273	219	220
JUN	306	298	362	312	249	178
JUL	256	242	300	76	145	221
AGO	302	234	354	90	279	208
SET	269	239	340	159	362	224
OUT	295	343	376	305	345	183
NOV	294	324	336	222	371	219
DEZ	283	362	394	312	308	196
TOTAL	3425	3338	3989	2818	3481	2285

Fonte: Até 1998 – DETRAN
De 1999 a 2002 – EMTU
A partir de 2003 – CTTU

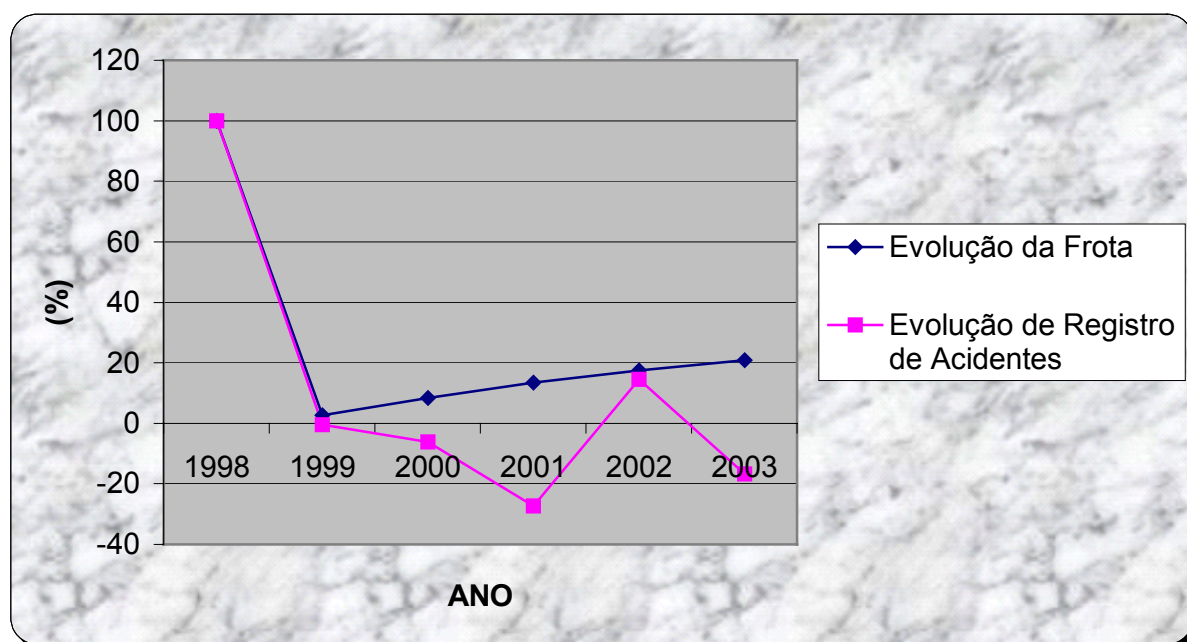
Fazendo-se um comparativo entre a Evolução da Frota e o Registro de Acidentes, considerando como ano base o de 1998, observa-se que no período em foco, 1998 a 2003, o crescimento da Frota e Registro de Acidentes, foi inversamente proporcional, ou seja, enquanto a frota crescia neste período na ordem de 21% os Acidentes de Trânsito na Capital Pernambucana, reduziram em torno de 17%.

Tal constatação ratifica, entre outros aspectos, o efeito das campanhas educativas de trânsito, desenvolvidas particularmente nesta Cidade, notadamente o PVT – Projeto Vida no Trânsito.

Discriminação	Período (Δ%)					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Evolução da Frota	100	2,76	8,39	13,40	17,40	20,94
Evolução de Registro de Acidentes	100	(0,37)	(6,28)	(27,22)	14,57	(16,75)

Fonte: Elaboração do autor.

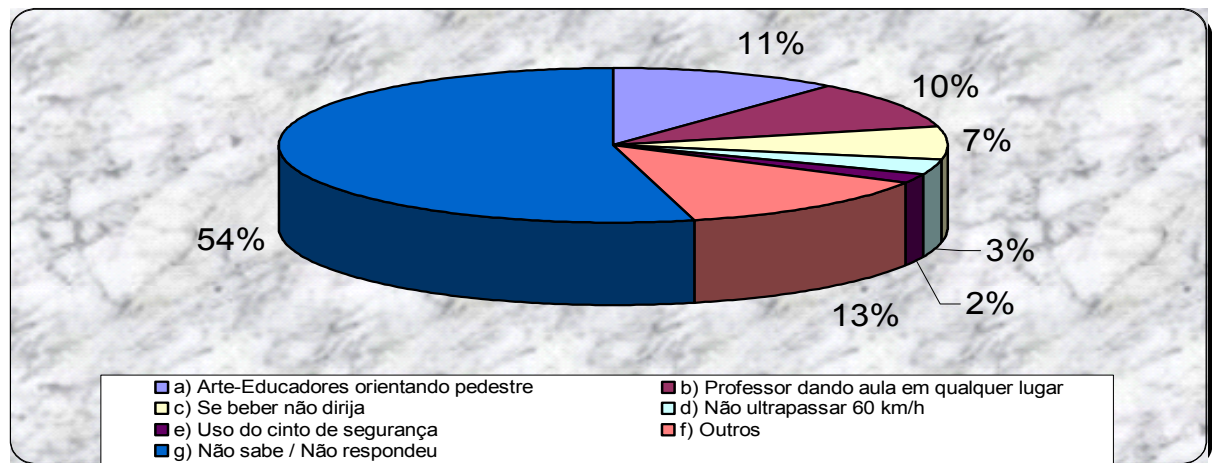
Quadro 8 - Efeitos de Campanhas Educativas no Trânsito



Fonte: Elaboração do autor

Gráfico 1 - Evolução da Frota x Registro de Acidentes

De acordo com o Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas - IPESPE, em pesquisa realizada em 2002, observa-se, de forma geral, um salto qualitativo nos agentes indutores da política de trânsito, pois ficam evidenciados os reflexos do PVT-Recife-PE sobre a redução dos acidentes, mortos e feridos.

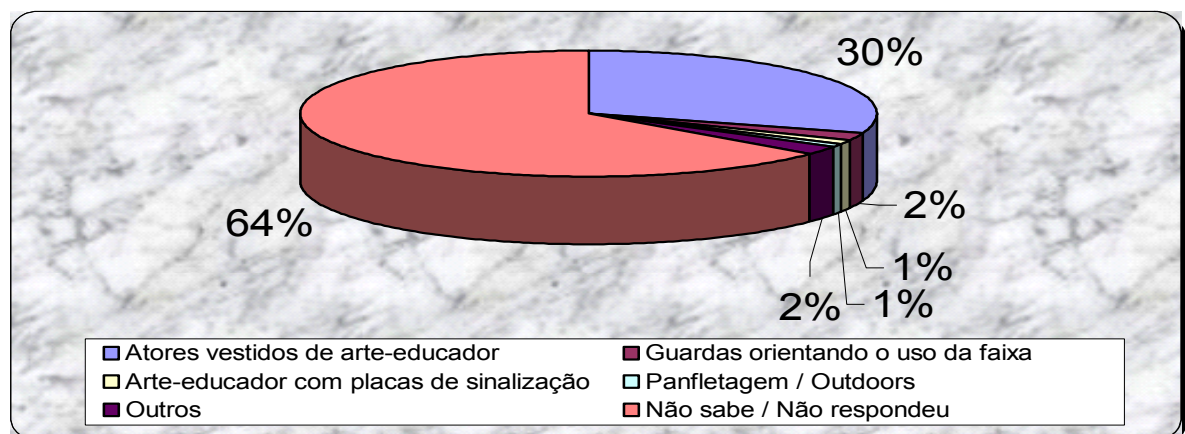


Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 2 - Lembrança do Tipo de Propaganda na TV sobre a Educação de Trânsito

No item Lembrança do Tipo de Propaganda na TV Sobre a Educação de Trânsito, com relação à mídia televisiva como instrumento indutor para as práticas educativas no trânsito, observa-se que, apesar da criatividade das mensagens, o público ainda não as vincula a uma ação séria e relevante.

Tal observação é ratificada quando 54% dos entrevistados responderam com total indiferença às campanhas veiculadas pela televisão. Por outro lado, 11% recordam-se das chamadas cômicas, ou seja, tais mensagens, apesar de ainda tímidas em seus resultados, são mais absorvidas.



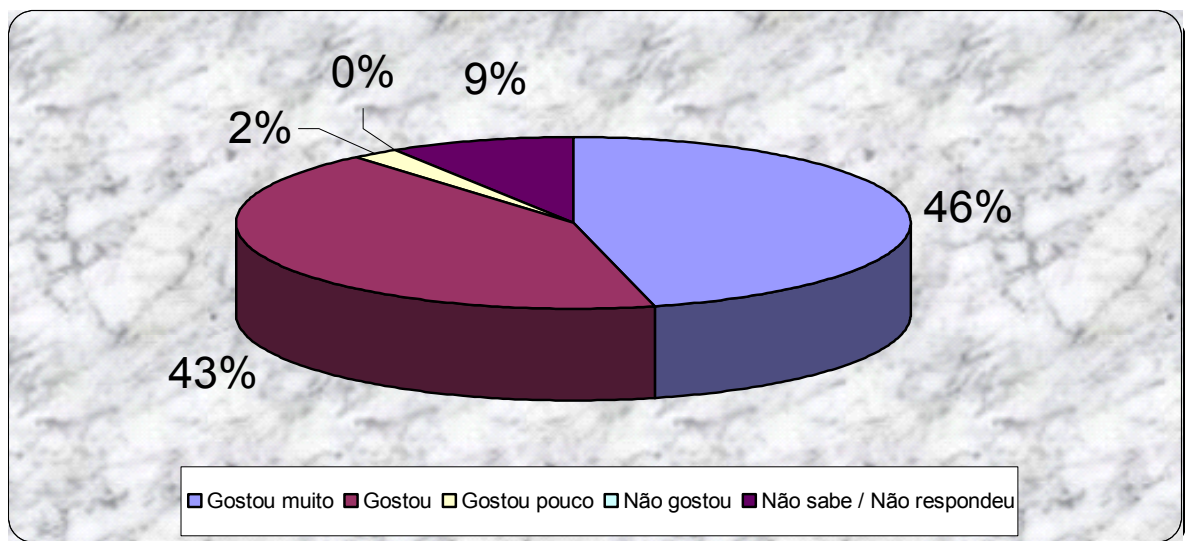
Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 3 - Lembrança de Ações na Rua para Educar as Pessoas no Trânsito

Quanto à Lembrança de Ações na Rua para Educar as Pessoas no Trânsito, observa-se o crescimento e impacto positivo dos atores (arte-educadores de

trânsito), diretamente nas ruas, pois 31% do público pesquisado mencionou tais instrumentos de conscientização.

Não obstante, o percentual de indiferença com as várias formas de divulgação educacional de trânsito nas ruas ainda é significativo, pois 64% do público pesquisado não demonstrou nenhuma lembrança com tais veículos de propaganda ou ação educativa.

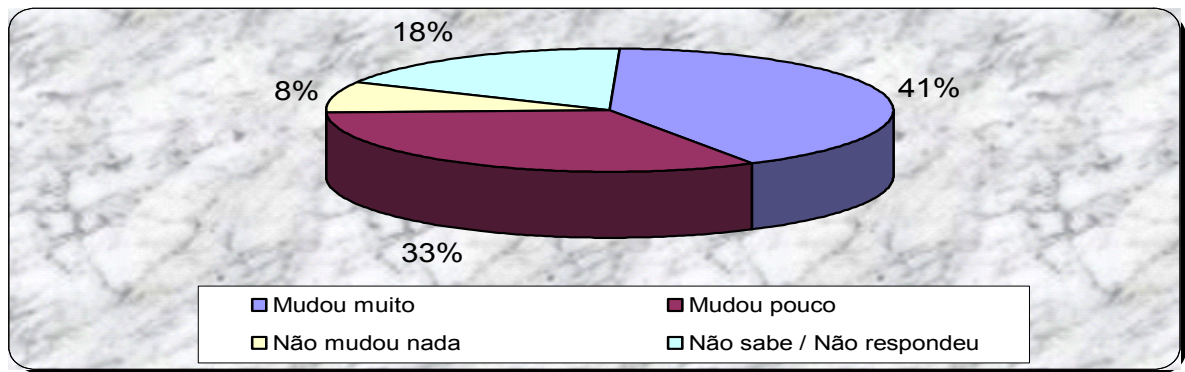


Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 4 - Avaliação das Propagandas e Ações da Campanha de Educação Sobre o Uso das Faixas de Pedestres

Na Avaliação das Propagandas e Ações da Campanha de Educação Sobre o Uso das Faixas de Pedestres, traçando uma análise qualitativa das propagandas educativas de trânsito, desenvolvidas através do PVT, é visível a receptividade, onde podemos constatar que do público pesquisado, 89% considerou boa e ótima, e apenas 11% mostrou-se de forma negativa ou indiferente à metodologia aplicada.

Tal constatação evidencia-se devido à postura inovadora adotada pelo PVT está sendo aceita, principalmente, por tais práticas educativas, induzindo as crianças a conscientizarem os pais e/ou condutores de sua participação e correção no trânsito.

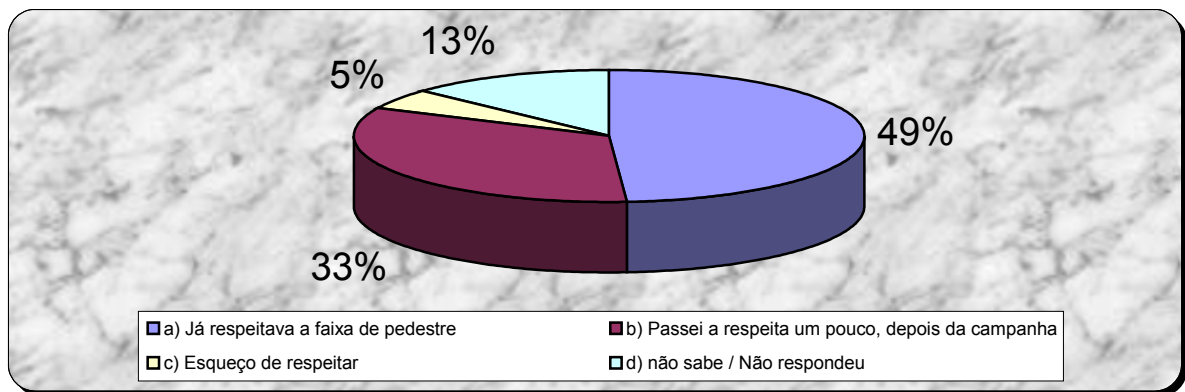


Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 5 - Atitude das Pessoas Mudou em Relação ao Uso da Faixa de Pedestre Após a Campanha

Quanto ao item Atitude das Pessoas Mudou em Relação ao Uso da Faixa de Pedestre Após a Campanha, evidenciou-se que os resultados práticos das ações do PVT foram positivos, quando se registra que do universo pesquisado 74% acham que houve uma mudança comportamental de conduta no trânsito.

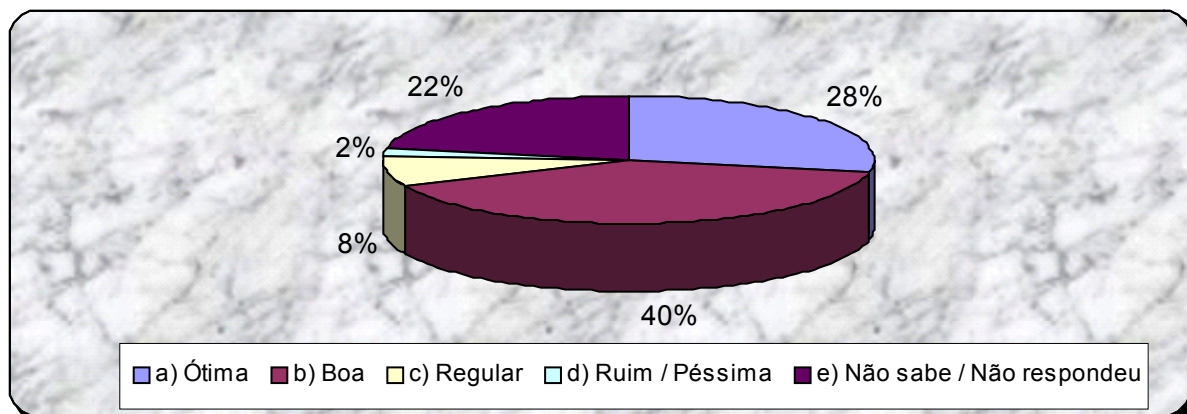
Tal resultado é animador, pois além da consciência coletiva dos condutores e pedestres está mudando para melhor, o reflexo nos registros de acidentes é prontamente observado, ou seja, provocando uma redução no número de acidentes.



Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 6 - Avaliação do Comportamento do Entrevistado (Como Motorista ou Como Pedestre) Feita pelo Próprio

Com referência a Avaliação do Comportamento do Entrevistado (Como Motorista ou Como Pedestre) Feita pelo Próprio, procedeu-se a uma auto-crítica, os entrevistados ratificam os efeitos da Campanha, pois a partir da mesma, o percentual das pessoas que respeitam a faixa de pedestre passou de 49% para 82%, sem dúvida um número bem expressivo, sendo que efetivamente 5% dos entrevistados ainda insistem em não cumprir com tais normas.

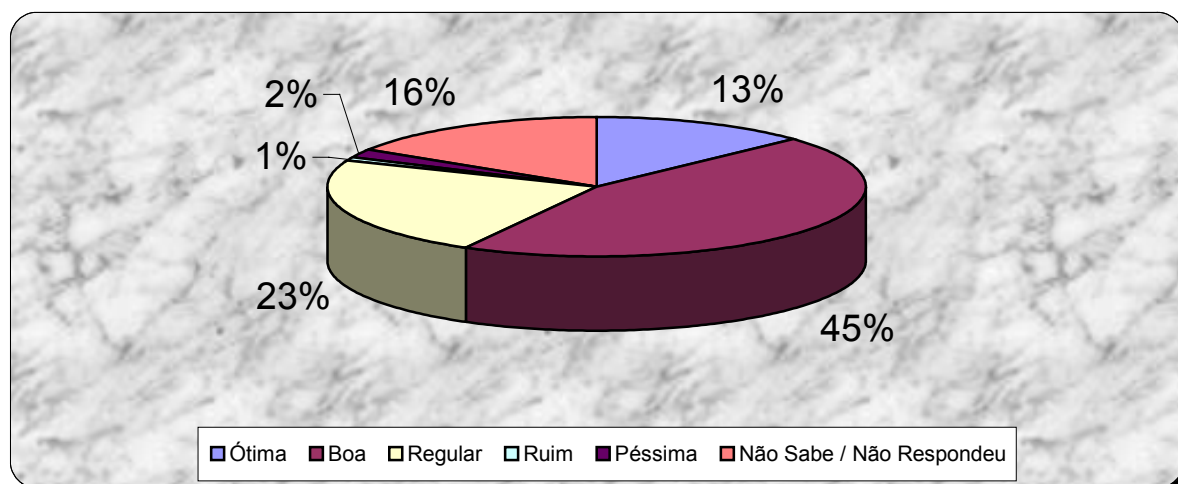


Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 7 - Avaliação do Desempenho dos Arte-Educadores Envolvidos na Campanha

Na Avaliação do Desempenho dos Arte-Educadores Envolvidos na Campanha, evidenciou-se o sucesso dos arte-educadores de trânsito envolvidos no PVT, pois 68% dos entrevistados consideram boa e ótima a participação de tais profissionais, e apenas 2% considerou ruim e péssima, e 22% se mostrou indiferente.

Conclui-se que, agrupando os índices de aceitabilidade, registra-se que 76% aprovam o trabalho desenvolvidos pelos arte-educadores, o que denota uma boa credibilidade do PVT e, por conseguinte, desses profissionais atuantes.



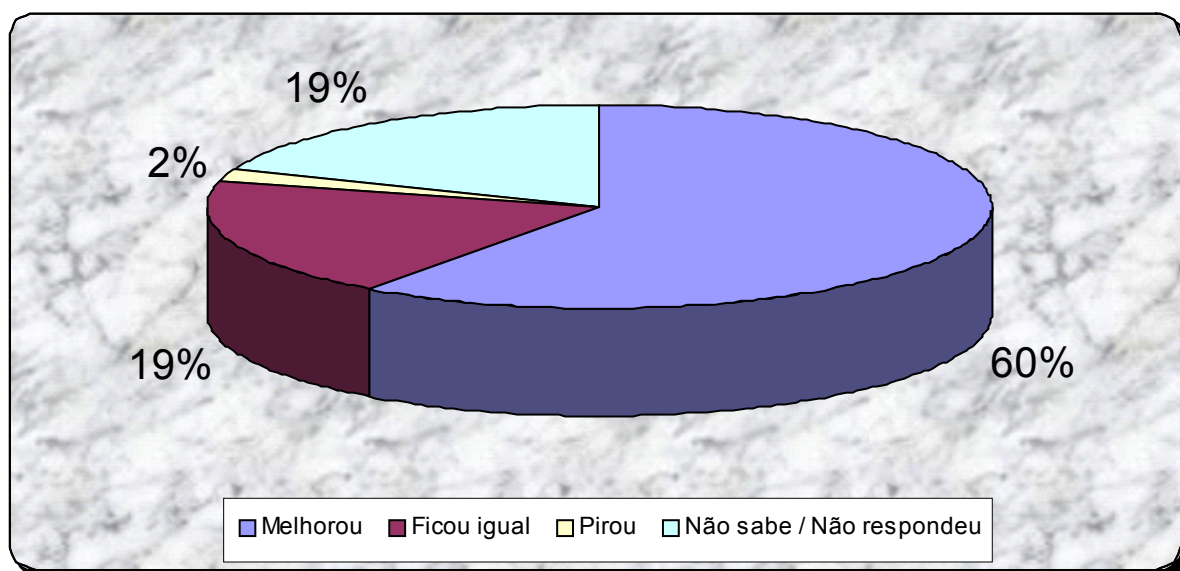
Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 8 - Avaliação do Desempenho do DETRAN-PE

No item Avaliação do Desempenho do DETRAN-PE os números atestam a evolução qualitativa nos serviços prestados pelo DETRAN-PE, atualmente constituindo-se como uma das instituições de referência nacional neste segmento. Tal afirmativa é ratificada quando 58% consideram os serviços desta Instituição

como sendo de boa e ótima, apenas 2% considerou o padrão dos serviços de péssima qualidade e 16% são indiferentes ou não soube responder.

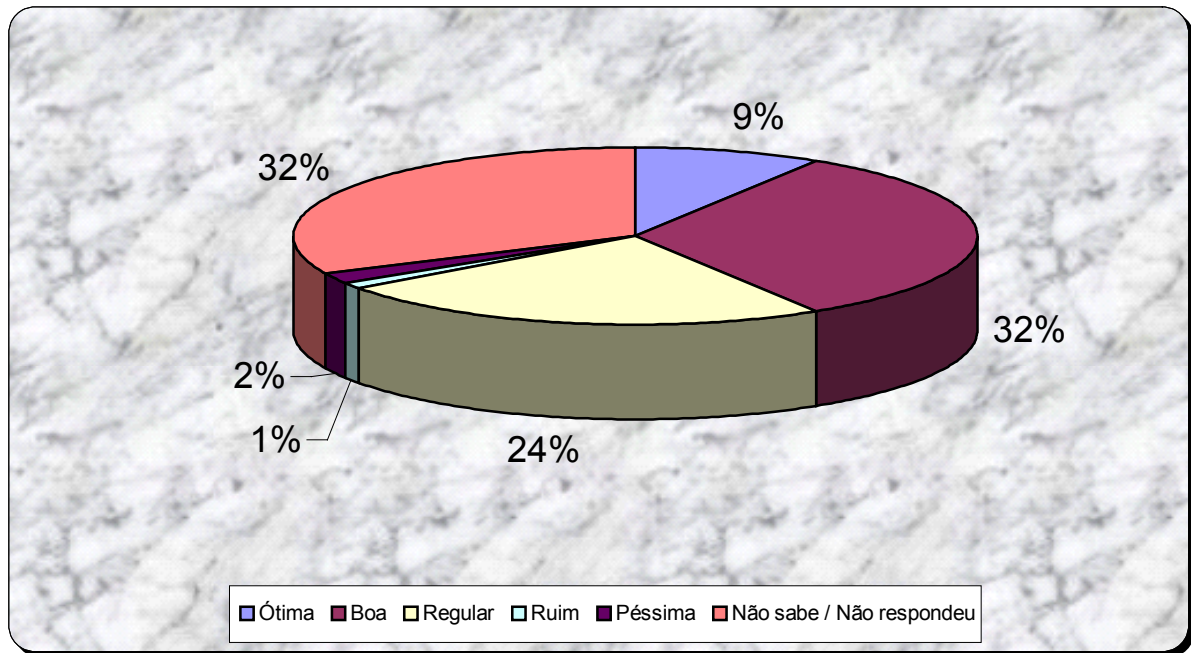
Os resultados são reflexos das diversas ações pró-ativas que o DETRAN-PE vem desenvolvendo na busca por um serviço com padrão de excelência, investindo fortemente na capacitação dos recursos humanos e em tecnologia da informação, aliado ao oportuno processo de descentralização de postos de atendimento, com a conseqüente agilidade no atendimento aos usuários, inclusive, inibindo quase totalmente as práticas abusivas dos intermediários e/ou lobistas.



Fonte: IPESPE- 2002

Gráfico 9 - Desempenho do DETRAN-PE nos Últimos Três Anos

Quanto ao Desempenho do DETRAN-PE nos últimos três anos, ratificando a tendência já abordada anteriormente, o processo de melhora no padrão de serviços do DETRAN-PE é contínuo, logo a demonstração do índice de satisfação é crescente indicando que 60% acreditam que nos últimos três anos houve uma evolução qualitativa nas ações institucionais a cargos desse órgão, logicamente que tais resultados é fruto de um trabalho que teve seu efetivo início em 1998.



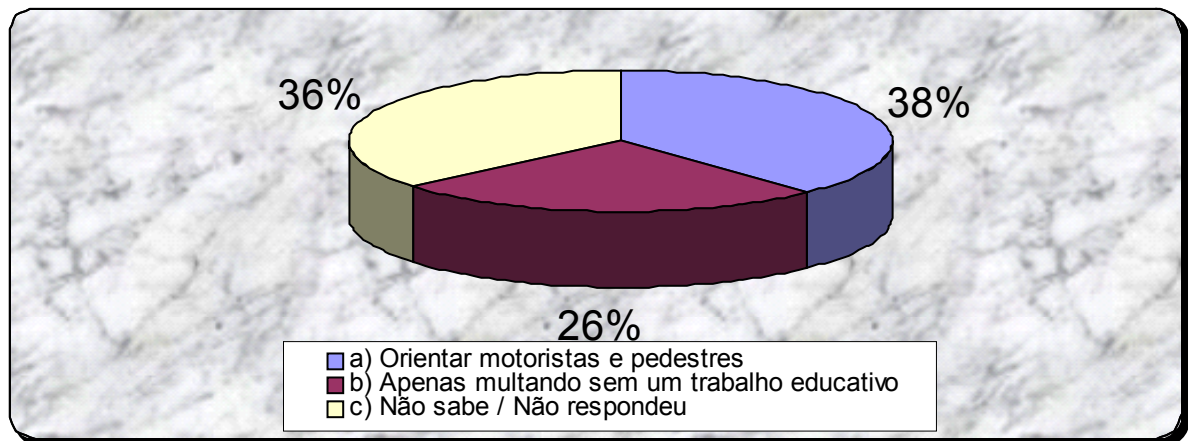
Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 10 - Avaliação dos Guardas de Trânsitos em Recife

Com referência a Avaliação dos Guardas de Trânsitos em Recife, os resultados, quanto à *performance* de tais profissionais, foi aceitável, tal fato deve-se, entre outros fatores, à vinculação da ação punitiva dos guardas de trânsito e que, normalmente, geram insatisfação dos usuários por considerar as multas aplicadas muita vezes injustas.

Todavia, tal resultado também foi influenciado pela migração parcial do ordenamento do trânsito em Recife, para os guardas municipais, ou seja, de qualquer forma houve uma oxigenação qualitativa nos perfis de tais profissionais, que, certamente, influenciou para reverter o processo dos guardas de trânsito (BPTran), que em sua maioria atuavam como agente punitivo e não de orientação.

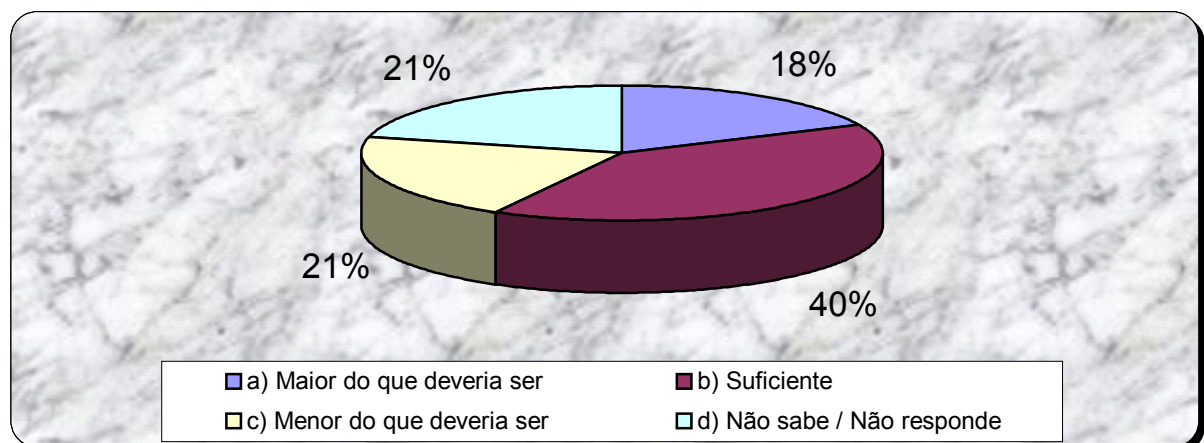
Em suma, queremos acreditar que o resultado de tal pesquisa, seja uma tendência, e que realmente os 65% dos entrevistados não reflita apenas um momento de estado de espírito dos mesmos, e sim, realmente, a figura desses profissionais sejam sinônimo de credibilidade e postura ética em prol da sociedade.



Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 11 - Os Guardas de Trânsito Estão nas Ruas do Recife Para

Quanto ao item Os Guardas de Trânsito Estão nas Ruas do Recife Para, a análise de tal questão ficou prejudicada, uma vez que a colocação do questionamento gerou uma interpretação dúbia, ou seja, entre a missão e o fato. Em suma, a letra “a” da questão, aborda mais a missão e os itens “b” e “c” direcionam para a postura dos profissionais. Sendo assim, qualquer análise poderá ser precipitada e não espelha a realidade, logo ficamos restritos aos números e adotando uma postura subjetiva para visão dos resultados.



Fonte: IPESPE - 2002

Gráfico 12 - Investimentos do Governo Atual Para Melhorar a Educação no Trânsito

No tocante aos Investimentos do Governo Atual Para Melhorar a Educação no Trânsito, traçando-se um perfil analógico com outras ações, o resultado deste questionamento é bem alentador para os que fazem o atual Governo, haja vista que 58% acreditam que os investimentos direcionados para a melhoria do trânsito são bem aceitáveis. Tal *performance*, credibiliza o Governo em ampliar as ações educativas de trânsito, em prol da sociedade, principalmente que ações como as

desenvolvidas no Projeto Vida no Trânsito – PVT, sem dúvida, são de grande alcance social e econômico.

Desta forma, apresentamos, segundo fonte do IPESPE, as variáveis levantadas sobre o trânsito em PE – Recife – RMR, a partir das formulações de questões elaboradas pelos metodólogos do Instituto, que, como já colocamos anteriormente, estão em conformidade com a problemática deste estudo. Porém, a análise, a partir dos percentuais apresentados, seguem ao comentário do autor na medida em que procuramos cruzar as variáveis com a principal questão do estudo, que é a contribuição do Projeto Vida no Trânsito como um dos fatores para redução dos índices de acidentes de trânsito.

Portanto, entendemos que este estudo deve ser ampliado por pesquisas posteriores, no sentido de responder às necessidades em um futuro próximo sobre a realidade do trânsito PE – Recife – RMR, que deve estar ampliado suas dificuldades de fluxo, tendo em vista a arquitetura, a engenharia viária nas suas dificuldades de expansão, considerando o processo histórico e político, aos quais esta cidade vivencia enquanto capitania até os tempos atuais.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos dados coletados, observou-se que o Projeto Vida no Trânsito, implantado pelo DETRAN – Pernambuco contribuiu para reduzir o índice de acidentes de trânsito.

O novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB possibilitou mudanças substanciais na relação Estado e sociedade, avançando na responsabilização dos órgãos públicos pela segurança na circulação de pedestres e veículos, e ao processo democrático das relações para o exercício da cidadania, onde ao cidadão, garante-se o direito de solicitação e obrigatoriedade a respostas.

Sendo assim, a sociedade democrática requer a discussão transparente e ampla de soluções para os problemas coletivos, o qual implica tanto na abertura do Estado para a sociedade e os usuários das vias, quanto ao respeito às leis e às decisões tomadas em processos democráticos, legítimos, por parte de indivíduos e de entidades públicas e privadas.

O artigo 1º e § 2 do CTB afirma que: “O trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Entre outras determinações, percebemos que deixam clara uma mudança profunda nas relações entre governo e sociedade. As pessoas têm direito de circular em segurança e os órgãos responsáveis pelo trânsito podem sofrer sanções legais se não assegurarem este direito.

Com a descentralização, os municípios passam a gerenciar o trânsito, sendo responsáveis pelo planejamento, operação e fiscalização sob sua jurisdição.

Outro fator de grande importância é a obrigatoriedade da educação continuada para o trânsito, com uma visão política da educação como essencial para mudar as condições do trânsito brasileiro definidas como um direito das pessoas e dever do Estado. Todas as informações referentes a tomada obrigatória para os diversos níveis de escolaridade, a implantação do currículo mínimo, as coordenadorias de

educação de trânsito, as escolas de trânsito e a implementação de ações, programas e projetos de segurança e educação possam, de fato, garantir o direito ao trânsito mais humanizado.

O Projeto surgiu a partir de um dos desafios do trânsito: a redução dos acidentes, a mudança de valores, a parcerização dos órgãos e a busca da melhoria da qualidade de vida nas cidades, garantindo a preservação da vida, saúde, melhoria da qualidade do ambiente urbano e a eficiência da circulação de pessoas e mercadorias, através da implementação de programas que garantam esse direito.

Em conformidade com as exigências do novo CTB, no tocante a multiinstitucionalidade, destacamos que o PVT – Recife/PE desenvolve ações com os demais órgãos envolvidos para a redução do índice de acidentes de trânsito e vítimas fatais em Recife e RMR, promovendo como no Planejamento Estratégico de 2004, do órgão citado, a promoção de gestões junto a Prefeitura e demais órgãos afins, garantindo ações multiinstitucionais. Viabiliza o atendimento das necessidades dos Batalhões, interior e capital de PE, através do convênio de Delegação da Competência da Fiscalização de Trânsito – DETRAN – PE e com a EMTU na disponibilização mensal de dados sobre acidentes de trânsito.

Este estudo considera que é verdadeira a premissa na qual a ação dos arte-educadores no trânsito caracteriza-se numa redução do número de acidentes e vítimas fatais, proporciona gradativamente um processo de minimização dos acidentes e vulnerabilidade no trânsito. Como foi constatado, promove uma política inovadora por meio da ação educativa e multiinstitucional, mudando a consciência de motoristas e pedestres.

O PVT contribuiu para atingir os objetivos contemplados na materialização das ações propostas, sugerimos então, o fortalecimento a médio e longo prazos, de tal forma que o mesmo sirva de modelo para outras unidades federadas, por possibilitarem um trânsito mais humanizado, uma cultura preventiva de trânsito, gerando, portanto, credibilidade social e ética.

Neste estudo, verificamos que o acidente não é destino ou fatalidade, ele é o resultado de uma série de ocorrências simultâneas ou seqüenciais. Os fatores contribuintes como as condições da via e do meio ambiente, o comportamento humano e o veículo podem e devem ser analisados. Eles são evitáveis e sua

ocorrência é previsível. Assim, a natureza complexa do acidente requer um tratamento multidisciplinar com ações em várias áreas como: infraestrutura, sinalização, educação e fiscalização para combater os índices elevados de acidentes de trânsito, implicando maior envolvimento da sociedade nas ações do governo para melhorar as condições de trânsito.

Os acidentes são causados por vários fatores ligados às pessoas, às vias, e aos veículos, mas o ambiente construído nos países emergentes constitui um fator essencial. Este ambiente favorece os acidentes à medida que foi remodelado para facilitar o uso do automóvel, permitindo o abuso da velocidade. Os conflitos dos tráfegos motorizados com o grande número de pedestres tornam-se insolúveis. A impunidade dos infratores graves aliada à continuidade da ampliação e adaptação do sistema viário para o automóvel contribuem para dificultar a mudança das condições.

A desobediência às leis de trânsito não é prova de ignorância e incivilidade, decorre também da ausência de educação e do ambiente construído confuso que obriga a uma leitura especial dos conflitos e das formas de negociação, aliada a uma estratégia de defesa, frente à deficiência na sinalização e à impunidade. As pessoas adotam estratégias de sobrevivência criando uma cultura especial de negociação do espaço de trânsito.

Analisar os dados gerais sobre o trânsito e os acidentes na cidade é de grande importância, identificando os programas de engenharia de tráfego, educação e fiscalização em andamento, avaliando-os. Estudar as causas dos acidentes e os grupos de risco ajuda a definir a gravidade dos problemas e a urgência de medidas de redução de acidentes. Estabelecer programas de curto e longo prazos, definindo objetivos, metas e recursos, bem como ampliando a forma de participação da sociedade, representam grandes desafios.

A adoção de medidas de prevenção depende de estudos cuidadosos das causas dos acidentes, para evitar que elas sejam inócuas ou de reduzidas eficácias, levando ao desperdício de recursos e ao descrédito sobre a ação pública.

Ao desenvolver esta investigação, observamos que a importância da educação como instrumento de transformação social e que, por intermédio de ações

conscientizadoras muda comportamentos e atitudes de motoristas e pedestres, conseqüentemente gera um trânsito mais humano.

A partir desta investigação, é importante ressaltar que novos estudos poderão ser realizados quanto à análise dos dados relativos a acidentes de trânsito quantitativamente e qualitativamente. Pesquisar e perquerir ainda sobre o custo benefício do Projeto Vida no Trânsito, sua sustentabilidade, e, quais os indicadores sociais é um grande desafio para estudos posteriores e avançados.

Considerando que a educação é instrumento de transformação social, novos estudos serão necessários quanto à política de educação nas campanhas do DETRAN – Recife – PE, bem como o impacto do processo educacional nas escolas contribuindo na formação de crianças, adolescentes e adultos, induzindo nos comportamentos e atitudes, transformando o trânsito violento em um trânsito mais coerente com as novas propostas de cidadania.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A.R., Lauer. O Novo Código de Trânsito Brasileiro.

ANTP: Associação Nacional de Transporte Público. 1998.

ARON, R. **As etapas do pensamento sociológico**. São Paulo: Martins Fontes/UnB. 1987.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS DEPARTAMENTOS DE TRÂNSITO (ABDETRAN) **Impacto do Uso do álcool e outras drogas em vítimas de acidentes de trânsito**. Brasília, DF. 1997.

ÁVILA, F.B. **Introdução à sociologia**. Rio de Janeiro, RJ: Agir. 1996.

AZEVEDO, H. P.L. **Estudo de Desempenho dos Espaço Públicos Para o Pedestre – Um Estudo de Caso em Taguatinga**. Dissertação de Mestrado. UnB, Instituto de Arquitetura e Urbanismo/D.Urbanismo Mestrado em Desenho Urbano. 70p. mimeo. Brasília, DF. 1992.

BAKER, S. P. **O Homem na Rua: uma história de duas cidades. Estudos de Pesquisa e Comportamento** / CETET Companhia de Engenharia de Tráfego. DETRAN/DF (circulação interna). Brasília, DF. 1975.

BRASIL. **Código Brasileiro de Trânsito**. DENATRAN. Brasília, DF.1997.

Câmara dos Deputados / Comissão de Transportes, II Simpósio Nacional de Trânsito, 1981, p. 201.

CAMPOS, GPL e SZASZ AP. **Hoje não saio de carro, vou de macrotáxi**. In: IX CONGRESSO PANAMERICANO DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO. 1996.

CAMPOS, Francisco Regis Dias Medeiros. **A evolução Recente do Sistema de Transporte Coletivo p/ Ônibus da Cidade de João Pessoa**.

COMISSÃO DE TRÂNSITO DA ANTP. **Vamos fazer uma reflexão: será que os órgãos municipais de trânsito conhecem seus clientes?** in ANTP. Revista dos Transportes Públicos. Ano 21, 3º trim. 1999. (pp.109-113). São Paulo, SP. 1999.

COSTA, M. C. **Sociologia: introdução à ciência da sociedade**. SP: Moderna, 1997.

DAROS, E. J. **O Pedestre e o Novo Código de Trânsito in ANTP**. Revista dos Transportes Públicos. Ano 20, 1º trim. 1998 (pp.95-106). São Paulo, SP. 1998.

DEMO, P. **Sociologia: uma introdução crítica**. 2ª ed. São Paulo, SP: Atlas, 1983.

DENATRAN. **Informe Estatístico**. Ministério da Justiça. Brasília, DF. 2001.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. 15 ed., São Paulo: Perspectiva, 1999. p. 27.

GOLDEMBERG, Miriam. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Record, 1997, p. 69.

HOLANDA, F.B. **O Espaço de Exceção (v. provisória)** UnB-FAU. Brasília, DF. mimeo. 1994.

HOLSTON, J. **A Cidade Modernista - Uma Critica a Brasília e sua Utopia** Cia das Letras. São Paulo, SP: 1993.

KOHLSDORF, M. Elaine. **A Apreensão e Forma da Cidade**. Brasília, DF: UnB, 1996.

LIMOEIRO, C.M. **A Construção do Conhecimento**. Ed. ERA, México. 1977.

LOPES, Maria Immacolata Vassallo de. Pesquisa em Comunicação Formulação de um Modelo Metodológico. São Paulo, Loyola, 1994. p. 79.

MONTE, E. F. **Trânsito: Dinâmica e Problemática**. Fortaleza, CE; IOCE, 1993.

MOTTA, M.A.V. **Trânsito e Transporte Público Urbano no Brasil: Visão Geral e Experiências Municipais**. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Washington, D.C. 2000.

NERY, R. (1979). **Conscientização de Trânsito**. In: I CONGRESSO BRASILEIRO DO MACRO ESTUDO DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO, ANAIS p.152-156, São Paulo.

NETO, J.C. **Aplicações da Engenharia de Tráfego na Segurança dos Pedestres**. São Paulo. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica da Universidade da São Paulo.

NOGUEIRA, P. L. **Delitos do automóvel**. São Paulo: Saraiva, 1988

NUNES, M. **Interferência de Variáveis Ambientais na Percepção e Comportamento do Pedestre em sua Opção de Percurso - Um Estudo da Área Central de Brasília** Tese de Mestrado UnB - ENC/MTU. Brasília, DF. 135p. 1991.

PEREIRA, Márcia de Andrade. **O Novo Código de Trânsito Brasileiro**, Dissertação de Mestrado, USP- SP, 1999.

PERETTI-GRIVA, Domenico Ricardo. **O Novo Código de Trânsito Brasileiro**.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentário ao Código de Trânsito Brasileiro**, São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2004.

RODRIGUES, J. C. **500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem**. ABDETRAN, Curitiba, PR. 2000.

SENNET, R. **O Declínio do Homem Público e as Transformações da Intimidade**. São Paulo. SP: Cia das Letras, 1988.

SETTI J.R.A. **Identificação de Locais Inseguros em Vias Urbanas**. São Carlos. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1985.

SOUZA, José Leles de, **Educação e Cidadania no Trânsito**. Dissertação de Mestrado. UNB. 1995.

VASCONCELLOS, Eduardo. **O que é Trânsito**. Editora Brasiliense. São Paulo, SP. 1985.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento**. São Paulo, Annablume, 2000.

_____. **Os Ônibus, os automóveis e as classes sociais: limites da política de transporte urbano no Brasil in ANTP** Revista dos Transportes Públicos ano 15, 1º trim. 1993. São Paulo, SP. 1993.

_____ **Reavaliando os acidentes de trânsito em países em desenvolvimentos in ANTP** Revista dos Transportes Públicos ano 6, 3º trim. 1994. São Paulo, SP. 1994.

_____ **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento - Reflexões e Propostas.** São Paulo, SP; Editora Unidas, 1996.

VIERA, V. S., FERREIRA, E. e MEIRELES, N. **Acidentes de Trânsito e Policiamento** Primeira versão. Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais. Academia de Polícia Militar (circulação interna). Brasília, DF, 1993.

WRIGHT, C.L. **O Que é Transporte Urbano.** Coleção Primeiros Passos. São Paulo, SP; Brasiliense, 1988.

ANEXOS