

# A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E O DESENVOLVIMENTO DA SEGURANÇA PÚBLICA NO ESTADO DO TOCANTINS

Abelardo Bezerra Neto<sup>1</sup>

Curso: Pós-Graduação em Gestão e Segurança no Trânsito e Transportes  
Instituição de Ensino: Faculdade Católica do Tocantins

## RESUMO

Não resta dúvida, que a situação financeira dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito dificulta a disponibilidade de maiores recursos, materiais e humanos, para melhor cumprir as atividades de trânsito. No entanto, a segurança pública não deve ser atribuída somente ao Estado, esta também é responsabilidade de todos como prescreve a Constituição Federal: “Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio [...]”. Assim sendo, a falta de educação para o trânsito, não aquela que qualifica e habilita o cidadão para a prática de direção, mas sim a cidadã, que permeia no consciente do motorista e pedestre os seus direitos e deveres, fazendo-os respeitar as normas, não por receio às penalidades e sim motivados em serem cidadãos, é fator de relevância nos agravos da situação do trânsito na cidade de Palmas.

**Palavras-chave:** Trânsito; Educação; cidadania; ensino; Acidentes; Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 Trânsito

Trânsito é o ato ou efeito de caminhar, marcha, trajeto, passagem, afluência de viajantes, movimento de pedestres e veículos. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997), especificamente, no artigo 1º, parágrafo 1º, apresenta a imediata conceituação: “trânsito é a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais,

---

<sup>1</sup> Graduado em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar de Pernambuco - PE e Especialista em Policiamento e Gerenciamento de Trânsito pela Polícia Militar de Brasília – DF. [tc.abelardo@yahoo.com.br](mailto:tc.abelardo@yahoo.com.br)

isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento e operação de carga e descarga”.

## **1.2 Segurança pública**

A Constituição passou a prever a segurança pública, como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos (artigo 144). Sendo um Estado antidelitual, a mesma será exercida na República Federativa do Brasil, pelas Polícias Federal, Rodoviária Federal, Ferroviária Federal, Civis, Militares e Corpos de Bombeiros Militares, devendo ser lembradas, por analogia, as Guardas Municipais, porque integram a previsão do mesmo artigo, em seu parágrafo 8º.

A Constituição da República de 1988, no título V, que cuida da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas, designou o seu Capítulo III, como o da “Segurança Pública”, dela tratando no seu artigo 244. Isso permite afirmar que a constituinte de 1988 procurou, ainda, guardar a correta grandeza entre a ordem pública e a segurança pública, sendo esta exercida em função daquela, como seu aspecto, seu elemento, sua causa.

## **2. EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

### **2.1 O código de Trânsito Brasileiro**

O crescimento do número de veículos nas vias urbanas do Brasil fez com que houvesse a necessidade de normatizar os procedimentos para que as pessoas pudessem se locomover nas cidades.

A partir da década de 1910, pode-se dizer, o trânsito no Brasil começou a ser regulamentado. Em um compêndio das legislações sobre o trânsito, Pinheiro e Ribeiro (2001) assim descrevem:

- O primeiro diploma legal sobre o trânsito foi instituído pelo Presidente da república em 27 de outubro de 1910 para disciplinar os serviços de transporte por automóvel.

- Em 11 de janeiro de 1922 é assinado pelo Presidente da República, Epitácio Pessoa, o Decreto Legislativo nº 4460, no qual são estabelecidas normas para construção de estradas e sobre a carga máxima dos veículos.

- 05 de janeiro de 1927 – o Presidente Washington Luiz, assinou o Decreto Legislativo nº 5141, referindo-se caminhões.

- A Polícia Rodoviária Federal é criada em 24 de julho de 1928, pelo Presidente Washington Luiz, através do Decreto nº 18.323, além de regulamentar a circulação internacional de automóveis no território brasileiro.

- O primeiro Código Nacional de Trânsito é instituído pelo Decreto Lei nº 2994 de 28 de janeiro de 1941.

- Em 21 de setembro de 1966 o Presidente Castelo Branco sancionou a Lei nº 5108 que instituiu o novo Código Nacional de Trânsito, que foi regulamentado 2 anos depois, em 1968 pelo Presidente Costa e Silva, através do Decreto nº 62.127.

- Somente depois de 31 anos, em 22 de janeiro de 1997, o Código Nacional de Trânsito foi substituído pelo Código de Trânsito Brasileiro, aprovado através da Lei nº 9503, pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso, entrando em vigor no dia 21 de janeiro de 1998.

Ao se observar a cronologia da legislação de trânsito no Brasil, verifica-se que o maior período sem inovações foi após a edição do Código de Brasileiro de Trânsito, o que demandou 31 anos. Acontece que, nestas três décadas, as modificações tecnológicas nos automóveis e a enorme quantidade deles que circulava, tornava incompatível a legislação antiga com a necessidade de uma circulação apropriada.

Para Germano (2001) tem-se que o “

O fato gerador que motivou a sanção do Código de Trânsito Brasileiro, consistiu na imperiosa necessidade de contenção dos conflitos sanguíneos e letais existentes nas vias públicas, esta norma instrumentalizou um anseio social, conforme aludia Michalik (apud SOUZA FILHO, 1999, p.75), que, ao estabelecer o programa de trânsito para os anos 90, sugeriu como medida a ser adotada pelo legislativo: “Elaborar um novo Código Nacional de Trânsito e legislação que atenda as reais necessidade do Sistema Nacional de Trânsito”.

Assim existiu a promulgação em 23 de setembro de 1997, O Código de Trânsito Brasileiro, com o desígnio principal efetuar o controle do selvagem quadro do trânsito em nossa pátria, tornando-o mais seguro, rápido e eficiente.

Outrossim, a dita norma provoca muitos queixumes, e muitos a classificam como rígida, reclamando do rigor excessivo. Todavia, retrata uma indignação e um remoto anseio dos que pesquisam e labutam neste campo, bem como de expressiva fatia do povo brasileiro. Caldas (apud SOUZA FILHO, 1999, p.81), avalia-o como “um diploma exemplar, um paradigma que não fica atrás de similares do primeiro mundo”.

O Exmo Sr Presidente da República ao efetuar a sanção da mencionada Lei, fez uma conclamação a modificação comportamental dos condutores: “Estamos dando a base legal do que deve ser, na verdade, uma mudança de mentalidade. Trata-se de um novo modo de conduta e não apenas de uma referência”.

Quando se faz uma análise do que foi acrescido pelo Código de Trânsito Brasileiro, tem-se, a inclusão do Município no Sistema Nacional de Trânsito, conferindo-lhe a envergadura com exclusividade na fiscalização do trânsito nas vias de sua circunscrição; a definição de novas condutas infracionais; o aumento das importâncias relativas às multas (até 900 UFIR por infração gravíssima), as regras de pontuação, que possibilitam a suspensão do direito de dirigir (quando completar 20 pontos, num lapso de tempo de 12 meses) e, finalmente, a criminalização de algumas condutas.

Outra inovação que pode ser considerada relevante foi a tipificação do crime de trânsito, de acordo com os artigos 302 a 312 do CTB:

Artigo 302 - Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor;

Artigo 303 - Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor;

Artigo 304 - Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública;

Artigo 305 - Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída;

Artigo 306 - Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem;

Artigo 307 - Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste código

Artigo 308 - Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada;

Artigo 309 - Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano;

Artigo 310 - Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado ou saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

Artigo 312 - Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo

penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou o juiz.

Os instantes anteriores à vigência da nova norma propiciaram um estado de ânimo positivo, com esperanças, rejeições e grandes inquietações. Por força de consequência, existiu uma mobilização nacional, articulando-se diferentes setores, públicos e privados, para instruir ao país sobre as mudanças e suas implicações.

Germano (2001) diz que “apesar de ainda não estar devidamente consolidada, uma estatística, a mídia tornou público, que existira uma diminuição em torno de 25 a 30% nos índices de acidentes, tomando como base o ano imediatamente anterior à entrada em vigor da nova norma”.

Pacheco Filho (apud GERMANO, 2001) efetuou o relato de algumas autoridades, a respeito da mencionada lei:

O presidente do Congresso Nacional, senador Antônio Carlos Magalhães (PFL/BA) assim se manifestou “acredito que com o novo Código, o Brasil poderá alcançar em breve a tão desejada paz no trânsito”. Ele acrescenta que os primeiros resultados já demonstram o grande acerto do Parlamento em aprovar essa lei.

O senador Mauro Miranda (PMDB/GO) está convencido de que o Código reflete o consenso de toda a opinião pública brasileira”. Na sua opinião, o longo período de audiências públicas com o envolvimento dos DETRANs, juristas e técnicos especializados, tornou o CTB um dos documentos mais exaustivamente discutidos na história do Legislativo.

Rodrigues (apud SOUZA FILHO, 1999, p.79) quando teceu comentários sobre o Código de Trânsito Brasileiro mencionou:

O tema é amplo, complexo e palpitante, se criticado pelo afã de responder as expectativas sociais com severas punições e agravamentos de penas, o novo CTB, de outra banda, merece aplauso, por transpirar boa intenção, preocupação com a vida, com a integridade física do ser humano, gerando em todos nós a esperança de ver em futuro próximo a diminuição do grau de impunidade hoje existente em casos de crimes relacionados ao turbulento trânsito brasileiro.

Borges (apud SOUZA FILHO, 1999, p. 31) possui o entendimento que no CTB o legislador não primou pela a boa técnica legislativa, culminando com existência na lei de algumas incongruências jurídicas que, possivelmente comprometeriam a sua aplicabilidade. O autor cita a omissão de socorro, a título de exemplo, enfatizando que possui previsão como crime autônomo e simultaneamente como causa de aumento de pena no homicídio culposo de trânsito. E como a Constituição da República não contempla a dupla sanção para a mesma conduta, existe um afrontamento à Norma Máxima Federal.

A revista Veja (apud GERMANO, 2001) com um artigo denominado “A Força da Lei Contra a Selvageria”, ressalta que as sanções e multas elevadas do Código de Trânsito Brasileiro buscarão ultimar com a impunidade.

O novo Código Nacional de Trânsito é a mais séria tentativa já feita para acabar com a má fama do motorista brasileiro e transformá-lo num ser educado, respeitador e menos perigoso. Se funcionar, será a prova de que, ao contrário do que sempre se imaginou, os brasileiros não são piores nem melhores dos que os motoristas de outros países. São apenas mal-acostumados pela longa convivência com a impunidade no trânsito. (...) mas o novo Código é um caso raro de unanimidade entre especialistas no assunto. Discutido durante seis anos, ele é apontado como um poderoso instrumento para modificar hábitos e mentalidades nas ruas e estradas do país.

Sobre o Código de Trânsito Brasileiro, verifica-se que os legisladores buscaram fazê-lo de maneira a se ter um maior controle e condução adequada do trânsito, buscando com isto a diminuição dos graves índices de acidentes com vítimas (fatais ou não). Independente de todo o acréscimo e modificações ocorridas, o objeto desta pesquisa também foi contemplado, ou seja, a educação para o trânsito.

### **3. A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

A lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que aprovou o Código de Trânsito Brasileiro contempla no capítulo VI, alguns artigos destinados à regulamentação da educação para o Trânsito.

O artigo 74 estabelece 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.

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

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

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

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

O artigo 76 estabelece que a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Pode-se notar que para cumprimento do disposto no artigo anteriormente citado cabe ao ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio promover as seguintes medidas:

- I - A adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
- II - A adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;
- III - A criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;
- IV - A elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

O artigo 77 determina ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

O artigo 78 estabelece que os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, deverão desenvolver e implementar, por intermédio do CONTRAN, programas destinados à prevenção de acidentes, que serão desenvolvidos através de repasses mensais ao coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, na ordem de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à previdência social, do prêmio do seguro DPVAT.

O artigo 79 prevê a possibilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito firmarem convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas no capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro.

### 3.1 Educação e conhecimento como forma de melhoria da qualidade

Para a formação cidadã há de se entender os aspectos que diferenciam o ensino e a educação, ou seja, ensina-se a dirigir, mas não se educa para a direção.

Neste sentido, reporta-se a Demo (1996) que diz que uma das formas de se contrapor a esta situação é pela implementação do binômio *Educação e Conhecimento*, tomado como ponto de partida para possíveis avanços na incorporação e difusão do progresso técnico. Apresenta dois grandes desafios: um deles é interno, buscando a consolidação da democracia, a coesão social, a participação, em suma, a cidadania; o outro é externo, visa compatibilizar as aspirações de acesso aos bens e serviços modernos, a competitividade internacional. O enfrentamento desses dois desafios é condição de êxito da manutenção do binômio *Educação e Conhecimento*, porque ele supõe a promoção da qualidade formal, simultaneamente com qualidade política. Juntos e proporcionais compõem a educação de qualidade.

A busca pela educação de qualidade é um grande desafio, que implica na modificação do papel do Estado, visando combater a ideologia neoliberal. O binômio Educação & Conhecimento não deve ser rompido, porque ele é caracterizado por qualidade formal e qualidade política. “O conhecimento diz respeito à qualidade formal, que deve ser tomada como instrumento necessário para a criação da competência histórica que, por sua vez, diz respeito à qualidade política”. (DEMO, 1996).

Para que os enfoques integrados entre as políticas econômicas e as políticas sociais sejam implementados tendo como eixo articulador do processo o binômio *Educação e Conhecimento* é necessário que a educação se desenvolva na ótica propedêutica<sup>2</sup>.

“A educação na ótica propedêutica tem a pesquisa como princípio científico e educativo, fazendo correspondência entre a face formal e a face política. No que diz respeito à face formal, ela instiga a crítica científica baseada na lógica do conhecimento. No que diz respeito à face política, ela é a capacidade de criticar, negar e intervir, buscando alternativas. Educação significa a construção do conhecimento e se preocupa com a humanização da realidade e da vida. Pode gerar tanto competitividade como cidadania. Pode qualificar a população tanto para obterem meios (conhecimento), como para alcançar os fins: formar sujeitos históricos, críticos e criativos”. (DEMO, 1996).

O ato de educar é diferente do ato de ensinar. Ensino diz respeito a treinamento, domesticação, instrução, enquanto que educação se liga à formação, emancipação,

---

<sup>2</sup> “Propedêutica é a preocupação formal, metodológica, instrumental. Significa construir a capacidade de construir conhecimento. Aponta a competência humana de aprender a aprender, saber pensar. Ou seja, está em jogo a qualidade formal com base no manejo e na produção de conhecimento.” (DEMO, 1996, p.25).

aprendizagem. A educação, na ótica da propedêutica, é aquela que visa aprender a aprender, e que tem a pesquisa como princípio científico e educativo.

#### **4 - SUGESTÕES PARA REDUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES**

Para finalizar o presente trabalho, são listadas algumas sugestões, dirigidas aos órgãos que possuem a responsabilidade sobre o trânsito na cidade de Palmas, como se vê adiante:

a) Sejam intensificadas as campanhas educativas voltadas para os motoristas na cidade de Palmas;

b) Enfatizar as campanhas educativas de trânsito nas escolas, preparando o futuro motorista para ser um motorista cidadão;

c) Uma maior interação entre os órgãos envolvidos no controle e fiscalização de trânsito na cidade de Palmas, com vistas a planejarem e executarem, conjuntamente, as campanhas educativas;

d) Divulgação em órgãos da imprensa (escrita, falada e televisada) dos dados estatísticos da cidade de Palmas sobre os índices de acidentes com ou sem vítimas como forma de trazer a sociedade para a realidade do problema e, assim, torná-la mais participativa nas campanhas educativas.

#### **5. CONCLUSÃO**

Os acidentes ocorrem porque neles estão envolvidos três fatores: o homem, a via e o veículo. A via e o veículo por si só, não provocam acidentes. O homem, até mesmo sozinho, motorizado ou não, é por sua natureza capaz de causar acidentes desde os leves até os mais graves.

A Polícia Militar do Estado de Tocantins tem, dentre várias atribuições, o controle e a fiscalização do trânsito na cidade de Palmas, capital do Estado, juntamente com a Agência Municipal de Trânsito e Transporte Urbanos, buscam proporcionar para os moradores daquela

cidade a melhor condição de vida, no que concerne ao trânsito, aqui englobando, evidentemente, pedestres e motoristas.

Não foram objetos de pesquisa as normas de condução de veículos, do comportamento dos pedestres, o valor de multas, as formas de circulação, a legislação constante do Código de Trânsito Brasileiro e outros fatores que podem influenciar no trânsito. Mas sim, a educação do motorista para respeitar essas mesmas normas, ou seja, para se comportar de modo cidadão, onde seus direitos cessam quando começam os dos outros.

Inicialmente conclui-se que o principal objetivo, de “identificar quais as ações educativas devem ser implantadas e/ou incrementadas pelos órgãos competentes de trânsito na cidade de Palmas visando a sua melhoria” foi alcançado conforme se vê nas propostas apresentadas.

Ou seja, apesar de Palmas possuir uma frota de veículos pequena, se comparada a outras capitais estaduais, seus índices de acidentes com morte no período de 1994 a 2004 apresentam crescimento de 600%, bem como, em termos de Estados mesmo os números da população e de veículos sendo menores do que outros da Federação, quando são transformados em valores por taxas apontam 37,6 mortes por 10.000 habitantes, se tornando o maior índice do País, conforme pesquisa apresentada através do relatório da Organização dos Estados Ibero-Americanos para Educação, Ciência e Cultura (OEI).

Verificá-se que as atividades de promoção da educação para o trânsito, na cidade de Palmas, são insuficientes, pouco objetivas, e de pequena abrangência, o que tem favorecido o agravamento do quadro da segurança pública, necessitando de intensificação, bem como, concluiu-se ainda, pela necessidade da força coercitiva das multas para impor aos motoristas o cumprimento de normas, pois quando da ausência da fiscalização os motoristas não obedecem as normas, pois esses somente o fazem decorrente do temor das multas. Referidas conclusões demonstram que o respeito aos outros motoristas, à própria segurança, ao pedestre, às normas, para se ter convívio social não existe, demonstrando uma atividade de educação para o trânsito mais eficiente.

## REFERÊNCIAS

**BRASIL. Congresso Nacional. Lei 9 503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997.**

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 6022/2003: Artigo em publicação periódica. Rio de Janeiro, maio, 2003.**

**BRASIL. Constituição, 1998. Constituição da República Federativa do Brasil. 27.Ed. São Paulo: Saraiva, 2001.**

**DEMO, Pedro. Educação e qualidade. 3 ed. Campinas: Papiros, 1996.**

**ESPÍRITO SANTO, José do. Trânsito e cidadania. Brasília (DF): PMMG, 2000.**

**GERMANO, Antônio Uoston Borges. A importância do exercício de trânsito para a preservação da ordem pública. 2001. Monografia (Especialização em Gestão Estratégica de Segurança Pública) - Academia de Polícia Militar, Belo Horizonte, 2001.**

**FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Minidicionário da língua portuguesa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.**

**SOUZA FILHO, Antônio de. A Integração do Batalhão de Policiamento de Trânsito e da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte, para a execução da Fiscalização em Belo Horizonte. Monografia (Curso de Especialização em Gestão Estratégica de Segurança Pública) - Academia de Polícia Militar. Belo Horizonte, 1999.**