

A tendência de muitas pessoas é achar que o trânsito é um fenômeno atual, inevitável, privilégio dos grandes centros urbanos, um preço a pagar em nome do progresso.

Entretanto, diversos foram os meios de locomoção adotados pelo homem no decorrer dos tempos. Inicialmente, os deslocamentos eram feitos a pé e tinham por finalidade suprir as necessidades básicas de alimentação das comunidades primitivas.

Com o passar do tempo, a capacidade inventiva do ser humano desenvolveu novas formas de deslocamento. A tração animal aumentou ainda mais a capacidade de carga e facilitou, em muito, a vida das pessoas.

Os egípcios utilizaram na construção das pirâmides grandes roletes de madeira para transportar blocos de granito e construíram rotas de transporte ou estradas.

Para muitos, a roda é o maior invento de todos os tempos; um marco decisivo para a humanidade. Não se sabe quem a inventou, mas presume-se que seu uso data de aproximadamente 3.500 anos.

A invenção da roda transformou a realidade, encurtou distâncias e possibilitou maior intercâmbio comercial e cultural entre os povos.

A primeira indicação da figura de uma roda registrada numa placa de argila, auxiliando um meio de transporte humano apareceu na Suméria em 3.500 a.c.

Na tumba da rainha, na cidade de Ur, foram encontradas carretas de quadro rodas. Presumem-se que datem de 3.000 a.c.

O crescimento do número de veículos, tendo em vista a utilização da roda foi grande e era preciso tornar os terrenos compatíveis com a necessidade de deslocamentos.

Os cartaginenses, em 500 a.c., por exemplo, tinham um sistema de caminhos de pedra ao longo da costa sul do Mediterrâneo e os etruscos, entre

830 e 350 a.c., desenvolveram suas estradas bem antes da fundação de Roma.

Na Grécia antiga, os administradores de Atenas se viam às voltas com cruéis congestionamento de tráfego. A largura das ruas era insuficiente, mas alargá-las era uma operação muito cara e inútil, pois a tendência era o aumento do volume de veículos em circulação.

Mas as pessoas não pararam de criar meios de deslocamentos. O carrinho de mão foi inventado pelos chineses, cerca de 200 a.c., e era utilizado tanto para o transporte de carga quanto de passageiros.

A bicicleta criada na França em 1645, permitia velocidades até 3 vezes maiores que a de um homem caminhando pausadamente.

Na primeira década do século XIX começam a ser testados os veículos a vapor.

Por volta de 1850, a tração animal foi substituída gradativamente, pela propulsão a vapor, sempre com a presença fundamental da roda. Barcos a vapor e locomotivas passaram a servir como meio de transporte de carga e de passageiros.

Em Londres, no ano de 1863, começou a ser utilizado o metrô que consistia em vagões iluminados a gás, tracionados por uma locomotiva a vapor. A experiência não apresentou bons resultados, uma vez que o túnel ficava cheio de fumaça.

Foram introduzidas modificações na locomotiva, tais como: ar comprimido e motor elétrico.

Nas últimas décadas do século XIX, as estradas, que haviam sido abandonadas em função do uso das ferrovias, voltaram a ser palco das preocupações, pois precisam se adaptar à novidade: o automóvel e a gasolina.

Os veículos passaram a ser indispensáveis para as pessoas pela comodidade que representavam, mas o excesso de veículos colocava em risco a integridade física dos pedestres.

As autoridades, então, passaram a buscar alternativas para controlar o limite de velocidade.

Nos EUA, a partir de 1908, com o lançamento do Ford T, a motorização do trânsito passou a ser vertiginosa.

Em alguns outros países a situação não tardou a assumir as mesmas proporções. As autoridades começaram a observar o movimento de automóveis em suas cidades de forma científica e passaram a desenvolver avançadas tecnologias para controlar a situação caótica em que mergulhava o trânsito nas grandes capitais mundiais.

Atualmente, o sistema de trânsito, pelo papel que representa na vida das cidades e das pessoas, gera problemas e desafia a competência e a criatividade dos governos na busca de soluções compatíveis à necessidade diária de deslocamentos individuais e ao transporte de produtos, uma vez que estes deslocamentos devem ser realizados com segurança para todas as pessoas que utilizam as vias públicas no exercício de seu direito de ir e vir.

Os números do trânsito mundial, hoje, são estarrecedores. A cada dia, no mundo, mais de 3.000 pessoas morrem vítimas de lesões resultantes de acidentes. Segundo projeções da OMS, em 2020 os traumatismos causados por acidentes de trânsito serão a terceira causa de mortalidade e lesões no mundo.

A segurança no trânsito é um problema atual, sério e mundial, mas absolutamente urgente no Brasil. A cada ano, mais de 33 mil pessoas são mortas e cerca de 400 mil tornam-se feridas ou inválidas em ocorrências de trânsito. Nossos índices de fatalidade na circulação viária são bastante superiores às dos países desenvolvidos e representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa.

As ocorrências trágicas no trânsito, grande parte delas previsíveis e, portanto, evitáveis, consideradas apenas as em áreas urbanas, causam uma perda da ordem de R\$ 5,3 bilhões por ano, valor esse que, certamente, inibe o desenvolvimento econômico e social do país.

Desde a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB em 1997, houve um despertar de consciência para a gravidade do problema.

No entanto, o estágio dessa conscientização e sua tradução em ações efetivas ainda são extremamente discretos e insuficientes para representar um verdadeiro enfrentamento da questão.

Para reduzirem-se as ocorrências e implementar-se a civilidade no trânsito, é preciso tratá-lo como uma questão multidisciplinar que envolve problemas sociais, econômicos, laborais e de saúde, onde a presença do estado de forma isolada e centralizadora não funciona.

O verdadeiro papel do estado é assumir a liderança de um grande e organizado esforço nacional em favor de um trânsito seguro, mobilizando, coordenando e catalisando as forças de toda a sociedade.

A Política Nacional de Trânsito tem o cidadão brasileiro como seu maior beneficiário. Traça rumos e cria condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente.

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito.

Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (Art. 1º § 2º do CTB).

A Política Nacional de Trânsito tem por base a Constituição Federal; como marco legal relevante o Código de Trânsito Brasileiro; como referenciais a Convenção de Viena e o Acordo Mercosul ; por agente o Sistema Nacional de Trânsito - SNT, conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cuja finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e educação continuada de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

A gestão do trânsito brasileiro é responsabilidade de um amplo conjunto de órgãos e entidades, devendo os mesmos estar em constante integração, dentro da gestão federativa, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito, conforme descrição sucinta e diagrama a seguir:

*a) Ministério das Cidades: os assuntos de sua competência são o saneamento ambiental, os programas urbanos, a habitação, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana. O Ministério das Cidades é o coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito - SNT e a ele está vinculado o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e subordinado o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Cabe ao Ministério presidir o Conselho das Cidades e participação na Câmara Interministerial de Trânsito.*

*b) Câmara Interministerial de Trânsito: constituída por dez Ministérios, tem o objetivo de harmonizar os respectivos orçamentos destinados às questões de trânsito.*

*c) Conselho Nacional de Trânsito: constituído por representantes de sete Ministérios, tem por competência, dentre outras, estabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.*

d) *Conferência Nacional das Cidades: prevista no Estatuto das Cidades*, é realizada a cada dois anos e tem por objetivo propor princípios e diretrizes para as políticas setoriais e para a política nacional das cidades.

e) Conselho das Cidades: colegiado constituído por representantes do estado em seus três níveis de governo e da sociedade civil - 71 membros titulares e igual número de suplentes, e mais 27 observadores -, tem por objetivo estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional com a participação social.

f) *Departamento Nacional de Trânsito: órgão executivo máximo* da União, cujo dirigente preside o Contran e que tem por finalidade, dentre outras, a coordenação e a supervisão dos órgãos delegados e a execução da Política Nacional de Trânsito.

g) *Câmaras Temáticas: órgãos técnicos compostos por representantes* do estado e da sociedade civil e que tem a finalidade de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para decisões do Contran. São seis Câmaras Temáticas, cada qual com treze membros titulares e respectivos suplentes.

h) *Fórum Consultivo de Trânsito: colegiado constituído por 54 representantes*, e igual número de suplentes, dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e que tem por finalidade assessorar o Contran em suas decisões.

i) *Sistema Nacional de Trânsito: conjunto de órgãos e entidades* da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação e fiscalização de trânsito, policiamento, julgamento de recursos a infrações de trânsito e aplicação de penalidades. Conta, atualmente, com cerca de 1.240 órgãos e entidades municipais, 162 estaduais e 6 federais. Congregando mais de 50.000 mil profissionais.

Enfim, conforme acima esboçado, o Código de Trânsito Brasileiro elaborou uma série de elementos importantes para a organização e planejamento do trânsito, os quais requerem a total e plena implementação para que o trânsito seja realmente um direito assegurada e usufruído por todos os cidadãos.

**Ravênia Márcia de Oliveira Leite.** Delegada de Polícia Civil em Minas Gerais. Bacharel em Direito e Administração – Universidade Federal de Uberlândia. Pós graduada em Direito Público – Universidade Potiguar e em Direito Penal e Processo Penal – Universidade Gama Filho.

Elaborado em 2009