



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
MONOGRAFIA JURÍDICA

**VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO COMO CAMINHO
À CONSCIÊNCIA.**

ORIENTANDO (A): KETELLEN DE FARIA BEZERRA.

ORIENTADOR (A): KENIA CRISTINA FERREIRA DE DEUS LUCENA

GOIÂNIA
2020

KETELLEN DE FARIA BEZERRA

**VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO COMO CAMINHO
À CONSCIÊNCIA**

Monografia Jurídica apresentada à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Professora Orientadora: Kenia Cristina.

GOIÂNIA
2020

KETELLEN DE FARIA BEZERRA

**VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: EDUCAÇÃO COMO CAMINHO À
CONSCIÊNCIA**

Data da Defesa: 17 de novembro de 2020

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. ME. KENIA CRISTINA FERREIRA DE DEUS
LUCENA.

Examinador Convidado: GOIACYMAR CAMPOS DOS SANTOS.

Dedicatória

Dedico essa pesquisa para o meu pai, Valteir Alves Bezerra, e ao meu tio, Manuel Godinho da Silva. Foi com grande prazer e pesar que escrevi essa pesquisa. Por falta de educação e consciência de um cidadão bêbado perdi dois grandes homens da minha vida e da minha família em 15/12/2018.

Não foi fácil escrever de um assunto que machuca muito, mas a sociedade precisa e necessita acordar para a realidade, mortes no trânsito por irresponsabilidade de outros não são aceitáveis.

Dedico inteiramente às memórias do meu querido e amado pai, que amarei para sempre e sinto uma saudade imensa, e ao meu querido tio, dois homens de família e trabalhadores, que tiveram a vida interrompida por um terceiro. Descansem em paz, nunca serão esquecidos.

E por fim dedico a minha mãe Simoni de Faria Silva Alves, que mesmo sofrendo com a perda de seu marido me incentivou a continuar, mesmo doente voltou a trabalhar para que terminasse meus estudos e realizassem o meu sonho e do meu pai, só tenho a agradecer por tudo que ela sacrificou e continua sacrificando, muito obrigada minha rainha.

SUMÁRIO

RESUMO	5
INTRODUÇÃO.....	5
CAPÍTULO I – TRÂNSITO BRASILEIRO	5
1.1 - NOÇÕES GERAIS	6
1.2 - ATUALIDADES DO TRÂNSITO BRASILEIRO.....	7
1.3 - CONSEQUÊNCIAS	8
CAPÍTULO II – DIREITOS E GRANTIAS FUNDAMENTAIS QUE NÃO ESTÃO SENDO RESPEITADOS.....	10
2.1 - POLÍTICAS PÚBLICAS.....	13
2.2 - SOLUÇÕES.....	14
CAPÍTULO III - EDUCAÇÃO E CIDADANIA.....	17
3.1 - SOLUÇÕES.....	18
CONCLUSÃO	20
REFERÊNCIAS	20

RESUMO

Na referida pesquisa está sendo abordado o assunto trânsito (Violência no Trânsito: Educação como Caminho à Consciência) demonstrando a violência no trânsito que está levando pessoas de bem a morte (óbito), assim destruindo o meio familiar. O intuito da pesquisa foi demonstrar, em um primeiro momento, a problemática atual do trânsito brasileiro com dados de mortes, as causas de alguns acidentes, e seus efeitos à familiares que perderam seus entes queridos, além das vítimas que sobrevivem e ficam com sequelas. No segundo e terceiro momento o propósito da pesquisa foi trazer soluções para que diminua os números de fatalidades ocorridas no trânsito, abordando os assunto de políticas públicas e sua importância, alguns direitos e garantias fundamentais que não estão sendo respeitados e a educação como grande chave para resolver e tentar ter um trânsito seguro para toda sociedade brasileira.

Palavras Chaves: Violência no Trânsito, Mortes, Políticas Públicas, Consciência e Educação.

INTRODUÇÃO

Desde que começou aumentar o número de veículos nas ruas brasileiras o número de mortes e acidentes com vítimas aumentaram drasticamente. Em 1997 foi criado o Código de Trânsito Brasileiro, entrando em vigor no ano seguinte 1998. O intuito da legislação era trazer direitos e deveres para a sociedade ter um trânsito mais seguro. Durante muitos anos se teve oscilações nos índices de mortes e acidentes. Atualmente os números de óbitos são menores do que antigamente, mas ainda é muito preocupante, visto que houve avanços tecnológicos e os carros são mais seguros, demonstrando assim que são as falhas humanas e não dos próprios automóveis.

Demonstrando que os direitos e garantias fundamentais não estão sendo respeitados corretamente, uma vez que se tira a vida do próximo por pura irresponsabilidade de terceiros, entrando assim as políticas públicas como uma tentativa de solução, a fim de que algo seja feito.

E entrando como uma solução a educação, que somente seria vista nas gerações futuras, visto que a educação leva anos para ser implementada numa sociedade, mas se fosse colocada em vigor e seguida a risca se teria uma sociedade totalmente consciente, se preocupando com seus atos no bem comum.

CAPITULO I

1 - TRÂNSITO NO BRASIL

O Código de Trânsito brasileiro (CTB), foi criado somente no dia 23 de setembro de 1997, configurando a lei nº 9.503; E, logo em seu primeiro artigo, tomou para si a responsabilidade de reger todo o trânsito nacional: “Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.”

O grande intuito deste código foi diminuir o grande índice de mortes que ocorria na época. O ano de 1997 teve um total de 35.620 mortes no trânsito brasileiro, segundo o Mapeamento das Mortes Por Acidentes de Trânsito no Brasil, 2009, fazendo-se, assim, a necessidade de se criar uma lei para que tivesse direitos e deveres assegurados a todos cidadãos brasileiros.

O grande propósito da legislação de trânsito é qualificar as autoridades competentes, estabelecer normas de conduta, crimes e infrações que serão penalizados pelos órgãos competentes. Depois de 1997 foram feitas várias modificações no código de trânsito para garantir um trânsito seguro para a sociedade.

1.1 NOÇÕES GERAIS

Ao decorrer dos anos que se passava não estava adiantando muito somente a legislação de 1997, visto que os índices de óbitos no trânsito continuavam a crescer drasticamente, no ano seguinte 1998, quando a legislação entrou em vigor, morreram cerca de 30.890 mil pessoas, de acordo com o Mapeamento das Mortes Por Acidentes de Trânsito no Brasil, 2009, tendo uma diminuição até 1999. Entretanto, nos anos seguintes houve um aumento grotesco no número de mortes no trânsito brasileiro. Somando os números de mortes do ano 2000 até 2006 dará um total de 270.284 mil mortos, dados da tabela 3 do Mapeamento das Mortes Por Acidentes de Trânsito no Brasil, 2009, uma quantidade assustadora de fatalidades. Uma das grandes mudanças é a lei nº 11.705/2008, conhecida como Lei seca, proibindo o uso de bebidas alcoólicas, quando for dirigir automóveis:

Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)
Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Graças a esta lei, houve uma grande diminuição de óbitos no trânsito de 2006 à 2019, porém, ainda não sendo o suficiente, visto que a maioria destas fatalidades poderiam ser evitadas, não podendo relaxar e deixar voltar o grande índices de mortes no trânsito brasileiros, e nem deixar a violência dominar a sociedade.

1.2 ATUALIDADE DO TRÂNSITO BRASILEIRO

O bem mais valioso que um ser humano possui é a vida. Sendo assim é de grande importância que esteja assegurada por leis e convenções internacionais. Entretanto, este direito está sendo violado.

O Artigo 5º *caput* da Constituição Federal do Brasil aduz que é inviolável o direito à vida. Quando alguém morre no trânsito, essa pessoa está sendo infringida, visto que, por causa de imprudências de um terceiro, uma vida se perde, e os familiares desta vítima ficam desamparados: “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade”.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (2018) foi computado que há no Brasil 65,8 milhões de veículos dos mais diversos tipos, demonstrando assim a grande quantidade de automóveis em circulação no país. De acordo com a Confederação Nacional de Transporte, em 2019, 5.332 pessoas foram mortas em acidentes de trânsito, sendo um número muito alto de famílias destruídas. A Confederação Nacional de Transporte (2019) fez um comparativo que, entre 2007 a 2019, aconteceram 1.789.036 acidentes de trânsito, com 5,3 óbitos por 100 acidentes, e 3.005.919 de veículos envolvidos. Posto que os

números de acidentes ainda são assustadores, fica demonstrado que falta algo a ser feito para tentar diminuir o índice de violência no trânsito.

De acordo com o portal Globo, em 2020 foram registrados menos acidentes de trânsito comparados com o mesmo período de 2019, mas ocorreram mais mortes no feriado de carnaval nas Rodovias Federais, havendo um aumento de 3.260 autuações por embriagues (64% a mais em relação a 2019); não uso do cinto de segurança, com 7.608 autuações; ultrapassagens indevidas foram 10.899 flagrantes; e uso de celular, com 434 condutores autuados.

Explícita é a falta de conscientização dos condutores, fazendo com que os automóveis se transformem em armas altamente perigosas, muitos se ferem ou morrem por causa dos acidentes de trânsito.

Na atual conjuntura, algo deve ser feito. Enfatizando a extrema importância das políticas públicas. O Estado deve agir para tentar diminuir a quantidade de vidas e famílias que são destruídas nos acidentes de trânsito.

1.3 CONSEQUÊNCIAS

Constantemente, os óbitos desses acidentes são de membros provedores do meio familiar. Então, quando um deles morre, desestrutura o ambiente, trazendo problemas sociais, posto que destrói uma família por completo quando uma morte não é esperada, que é o caso de morte em acidente de trânsito. O próprio dicionário Aurélio classifica acidente como algo imprevisto, infeliz, ou seja, indesejável:

Acidente -1. Acontecimento casual, imprevisto. 2.Acontecimento infeliz, casual ou não, de que resulta ferimento, dano etc.; desastre. 3.Alteração na disposição de terreno. 4.Mús. Cada um dos sinais que alteram o som da escala natural, elevando-o ou abaixando-o, como o sustenido, o bemol, o bequadro etc. (Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, Minidicionário da Língua Portuguesa, 4ª Edição Revista e Ampliada do Minidicionário Aurélio, 2002).

Quando se perde alguém do dia para a noite, traz impactos e consequências, tanto para a pessoa que se machucou gravemente ou morreu com a fatalidade, quanto para os familiares. Visto que afeta psicologicamente, socialmente,

economicamente e fisicamente todos os envolvidos, já que quando se fala em morte, nenhum ser humano está preparado para perder um ente querido.

Entrando também a questão social, se uma criança perde seus pais em um acidente, ficará sem assistência, podendo ser criados por parentes próximos ou lares adotivos, não sendo o ideal, uma vez que já se tinha um vínculo familiar, trazendo prejuízo para o desenvolvimento e traumas imagináveis:

Sobre os acidentes de trânsito, 52,0% dos acidentados que sobreviveram possuíam algum dependente e 32,0% alegaram-se casados. Tais informações revelam que além do sofrimento que o acidente provoca, existe ainda a probabilidade dos familiares serem prejudicados pelo risco de morte ou perda de renda e emprego pela vítima. (Flavio Pechansky Paulina do Carmo Arruda Vieira Duarte Raquel Brandini De Boni.2010 p.106).

Muitos desses acidentes de trânsito podem matar ou deixar pessoas deficientes, ficando meses em hospitais se recuperando. Alguns mutilados, onde perderam membros do corpo, como pernas, braços, ficam paraplégicos ou tetraplégicos, demonstrando assim uma mudança drástica na vida da vítima e de seus familiares, dado que muitas das vítimas ficam traumatizadas e gravemente feridas.

Em inúmeros casos os familiares não têm condição de pagar os tratamentos depois que o acidentado sai do hospital, tendo que arcar com medicamentos, cadeiras e camas especiais. Alguns precisam fazer fisioterapia para tentar voltar a andar ou reensinar o seu corpo com a sua nova realidade, com as limitações que o acidente lhe proporcionou:

84% afirmaram realizar atividades remuneradas antes do acidente de trânsito. Destes trabalhadores, 7% perderam o emprego e 28% passaram a receber menor renda após o acidente de trânsito. Das pessoas que foram prejudicadas pela redução da renda depois do acidente, mais da metade (51%) perdeu 100% da sua renda. Esta condição representa um prejuízo ainda maior para as vítimas e seus familiares tendo em conta que depois do acidente estas pessoas devem cobrir as despesas com medicamentos, muletas, cadeira de rodas, outros tratamentos médicos. (PECHANSKY et all. 2010, pág.106).

De acordo com o Conselho Federal de Medicina (2019), quase 3 bilhões são gastos pelo Sistema Único de Saúde (SUS), para tratar as vítimas de acidentes de trânsito. Dinheiro que poderia ser poupado e investido para novos hospitais ou equipamentos novos e modernos para o tratamento de pessoas doentes.

Todavia, infelizmente continua sendo alto o número de mortos e feridos no trânsito brasileiro, sobrecarregando o Sistema Único de Saúde (SUS). As vítimas de acidentes de trânsito merecem tratamento decente e adequado, mas muitos desses acidentes poderiam ser evitados. Diversos acidentes ocorrem por falta de atenção, não uso do cinto de segurança, utilização do aparelho celular e embriaguez ao volante.

A embriaguez ao volante é um dos grandes vilões, sendo um dos maiores causadores de óbitos, mesmo tendo a famosa “lei seca” no Código de Trânsito Brasileiro, houve um aumento de 64% em 2020, em relação com 2019, de pessoas dirigindo embriagadas de acordo com Portal Globo G1 (2020). Demonstrando que mesmo existindo uma punição para quem desobedece, continua crescendo os índices, e levando a óbitos familiares inocentes que por um infortúnio acaso cruzam o caminho de quem dirige embriagado.

Inúmeras famílias pagam por erros de terceiros que não obedecem a lei de trânsito, precisando reconstruir seio familiar, desestruturado e prejudicado por um acidente cruel, acabando com vidas ou ferindo gravemente um ou mais entes queridos. Portanto entra-se a consciência do próximo, para que assim se tenha um trânsito seguro para todos.

Sabe-se que o direito de ir e vir é de todos os cidadãos, inclusive assegurado no art. 5º, XV, da Constituição Federal Brasileira, mas a vida também é:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XV - e livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

A segurança de que voltará vivo para casa e o que se espera, e o que a lei assegura para todos os brasileiros, o direito da vida, de poder viver, sem que um terceiro lhe tire esse direito. Por esse motivo, sendo tão importante a assegurar que as leis sejam cumpridas e respeitadas, para que assim a todos tenham a consciência e respeite a vida do próximo.

CAPITULO II

2. DIREITOS E GARANTIA FUNDAMENTAIS QUE NÃO ESTÃO SENDO RESPEITADOS

Durante a pesquisa foram citados alguns dos direitos e garantias fundamentais que a Constituição Brasileira assegura para toda a sociedade. Mas a pergunta basca e, porque se falar em direitos e garantias fundamentais no tema trânsito?

Quando se fala em direitos e garantias fundamentais, está se aduzindo de direitos garantidos a todo indivíduo que reside ou está simplesmente a passagem no território Brasileiro. A Declaração Universal dos Direitos humanos precedeu o que está descrito na Constituição Federal Brasileira sobre os direitos e garantias fundamentais, demonstrando assim que é inaceitável o descumprimento e sua violação.

Para que sejam garantidos e cumpridos tais direitos a todos, o Estado tem que se juntar a sociedade, pois para que seja assegurado, todos tem que respeitar o direito do próximo quando se acaba o seu próprio direito.

As primeiras garantias fundamentais a serem abordadas estão no artigo 5º da Constituição Federal Caput:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes.

A inviolabilidade do direito à vida, o direito à vida e garantido a todos, a vida de uma pessoa tem preço? nada neste mundo paga a vida de alguém, portanto ninguém tem o direito de tirar a vida de outrem. A vida e o bem mais precioso que cada ser humano possa ter, quando uma vida é ceifada no trânsito e uma violação de direito do outro totalmente injusta, pois a outra parte não teve como nem se defender. O direito à vida é o bem mais relevante de todo ser humano e a dignidade da pessoa humana é um fundamento da República Federativa do Brasil e não há dignidade sem vida. (Russo, Luciana, 2009, p.91).

A existência humana é o pressuposto elementar de todos os direitos e liberdades disposta na constituição e que esses direitos têm nos marcos da vida de cada indivíduo os limites máximos de sua extensão concreta. O direito a vida é a premissa dos direitos proclamados pelo constituinte; não faria sentido declarar qualquer outro se, antes, não fosse assegurado o próprio direito estar vivo para usufruí-lo. O seu peso abstrato, inerente a sua

capital relevância, é superior a todo outro interesse. (Branco, Paulo Gustavo Gonet, 2010, p.441).

Por conseqüentemente, nunca, jamais poderia ser negligenciado tanto pelo Estado e por terceiros, é inaceitável os carros e motos terem virados armas que matam e ferem gravemente pessoas de bem.

De acordo com os artigos 5º, 6º e 144º da Constituição Federal, a segurança de todos os indivíduos é um direito de garantia fundamental que também está sendo violado pelo Estado e pelos próprios cidadãos. A cada ano que se passa no Brasil a segurança está sendo deixada de lado, com isso gerando grande violência principalmente no trânsito:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

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.

O Estado é o único que tem o poder de fiscalizar e punir as pessoas que infringem as leis de trânsito e está falhando a cada dia que se passa com a sociedade. A impunidade de quem comete esses crimes é grotescas, por isso tem indivíduos que não respeitam o próximo no trânsito, não tendo o mínimo de tolerância e respeito ao próximo, sendo o fator principal para o aumento da criminalidade no trânsito a impunidade, por isso que o Estado tem que assegurar um trânsito seguro e rígido para manter a sociedade em ordem, e não serem usados como armas letais os meios de transporte. Por estes motivos tendo que ser considerados criminosos as pessoas que matam ou ferem pessoas no trânsito: “O fator primordial da violência não é a baixa faixa de renda, e sim a existência de muitos criminosos a solta. Quando eles estiverem na cadeia a criminalidade voltará a níveis normais”. (Benevides, Maria Victória, 1983, p.58).

O artigo 5ª inciso XV aduz que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. Isto posto todos são livre para se locomover em todo território brasileiro, mas para que isso seja efetuado

corretamente falta a segurança, com fiscalizações e rodovias com sinalizações e sem buracos que possa provocar acidentes:

JOSÉ AFONSO DA SILVA insiste em inserir, aqui, o direito de circulação, que seria, no entendimento do autor, a faculdade conferida a todos de se deslocar pelas vias públicas ou bens afetados ao uso público. Assim, como os bens de uso comum do povo, aqui inseridas as ruas, os logradouros públicos e as praias, não admitem restrição quanto à circulação das pessoas, ter-se-ia esta divisão ou distinção quanto à pura liberdade de locomoção. Realmente, o Poder Público não pode impedir que as pessoas passem por determinada via pública. Admite-se, apenas, que a Administração, no interesse social, discipline o trânsito, para tanto limitando seu fluxo em determinado sentido, criando proibições de estacionamento ou impedindo a utilização de certos veículos (como caminhões, ou veículos com determinada placa) em razão de problemas ambientais, de saúde pública ou mesmo por força da contingência de disciplinar o próprio trânsito, podendo, ainda, interditar totalmente o tráfego em razão da realização de obras *etc.* (Tavares, André Tavares, 2020, p.646 e 647).

Sendo assim total responsabilidade do Estado assegurar que as vias públicas estarão em condições dos cidadãos de trafegar em segurança, garantindo assim a garantia fundamental de ir e vir do cidadão em plena segurança com seus entes queridos.

Demonstrando assim alguns direitos e garantias fundamentais que tem que ser respeitado urgentemente, quanto pelo Estado com a obrigação de fazer, quanto pelo indivíduo com a obrigação de fazer, exemplo respeitar as leis de trânsito, ter mais tolerância e respeito ao próximo e não.

Portanto para que seja assegurado esses direitos e deveres o Estado e a sociedade tem que juntar forças, para que assim se mude essa violência no trânsito. Infelizmente se precisando de leis mais rígidas que serão realmente punitivas e não ficando somente no papel, para que assim acabe com essa impunidade nos “acidentes” no trânsito, enquanto a educação das futuras gerações não entra em prática.

2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS

No decorrer da pesquisa, foram demonstradas algumas soluções para esse grande quebra cabeça, mostrando que o problema é real, que famílias estão sofrendo com suas perdas, que é necessária uma tentativa digna para diminuir mortes e feridos no trânsito por imprudência do próximo.

Para entender políticas públicas, não pode-se deixar de abordar o problema público, que, de acordo com Leonardo Secchi, 2018, é uma carência ou

algum excesso que existe na sociedade, quando algum organismo público não está atendendo corretamente ou não consegue atender a demanda na sociedade. Podendo ser esse déficit na área da Saúde Pública, economia, meio ambiente, segurança e etc, como por exemplo, o desmatamento em massa em lugares que deveriam ser preservados, o Autor Peters, 1986, define políticas públicas como “a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação e que influenciam a vida dos cidadãos”.

O Sistema Único de Saúde (SUS) não está atendendo a demanda, tendo superlotação, assim não atendendo adequadamente a população de determinado município, deste modo gera um problema público.

Quando surgem os problemas públicos, é o momento onde as políticas públicas surgem para tentar dar uma solução ou tentar melhorar tal carência ou excesso, para que desta forma a sociedade não sofra com os déficits.

2.2 SOLUÇÕES

Uma das soluções para a tese apresentada são as políticas públicas no trânsito, que cada vez mais precisam ser implementadas no meio social, para que assim se fale em prevenção e não esperar que algo aconteça para tentar resolver o contratempo.

Políticas Públicas nada mais são do que ações do Estado, que visam implementar atividades para tentar solucionar problemas que ocorrem na sociedade:

As Políticas Públicas são a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público. É certo que as ações que os dirigentes públicos (os governantes ou os tomadores de decisões) selecionam (suas prioridades) são aquelas que eles entendem serem as demandas ou expectativas da sociedade. Ou seja, o bem-estar da sociedade é sempre definido pelo governo e não pela sociedade. (Sebrae-MG, 2008, pag.5).

Portanto, quando se fala da violência no trânsito, não se pode deixar de fora as políticas públicas, dado que o Estado é o único que pode mudar as

estatísticas de óbitos, colocando planos e ações para que assim se possa transitar seguramente nas vias brasileiras, proporcionando o direito de ir e vim de todos.

O Estado é o detentor dos meios para manter a ordem numa sociedade, para que todos vivam em harmonia, por isso o governo é quem tem os poderes para fazer justiça, se não voltaríamos na época medieval onde o que se valia era a lei de talião: O princípio de talião, comumente representado pela frase “olho por olho, dente por dente”, em límpida demonstração da forma vingativa e, para a época, proporcionalmente retributiva com que eram aplicadas as penalidades então existentes. (2019, Thiago Castro).

Uma das formas de fazer políticas públicas é criando uma lei, mas não adianta fazer uma lei e não educar a população para segui-la. Então entrando assim outras políticas públicas para concretizar a sua eficácia, como fazer campanhas de conscientização das normas de trânsito; obras para desenvolver um trânsito mais seguro, com sinalização adequadas, pistas mais planas e menos buracos, mais radares de fiscalização de velocidade. Outro meio de inibir as infrações no trânsito é a aplicação de multas mais caras como meio de punição para motoristas que não obedecem às leis de trânsito.

Multas mais rígidas não são uma solução a longo prazo, sendo uma solução temporária. De acordo com o artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro se tem multa de classificação gravíssima com instauração de processo administrativo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) por 12 meses, além de uma multa de R\$ 2.934,70. Mesmo com a famosa Lei Seca vários condutores são pegos dirigindo alcoolizados, demonstrando que falta algo mais do que multas para a resolução do problema:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Pessoas que dirigem embriagas teriam que ter uma punibilidade maior para que assim não tenha reincidência, teria que ter mais fiscalização para conservar uma sociedade segura e manter esses infratores que colocam vidas de terceiros em risco fora da sociedade.

As políticas públicas estão regularizadas na Constituição Federal nos artigos 198, 204 e 206. O artigo 198 aduz sobre as servidões públicas de saúde, quando se fala em acidentes de trânsito, interliga com saúde pública, posto que esses acidentes lotam hospitais, dando prejuízo na economia, sendo uma questão de saúde pública, “Art. 198. As ações e serviços públicos de saúde integram uma rede regionalizada e hierarquizada e constituem um sistema único, organizado de acordo com as seguintes diretrizes”.

O artigo 204 da Constituição Federal alude sobre assistência social, que assegura os direitos mais básicos de todos os cidadãos, para que assim ninguém fique sem assistências dos direitos mais básicos existentes, “Art. 204. As ações governamentais na área da assistência social serão realizadas com recursos do orçamento da seguridade social, previstos no art. 195, além de outras fontes, e organizadas com base nas seguintes diretrizes”.

O artigo 206 da Constituição Federal expõe sobre os direitos de todos ao acesso ao ensino, a educação, as escolas, para que assim nenhuma criança fique fora das escolas e tenha seu direito cerceado de aprender a ler e escrever ou fazer uma faculdade futuramente:

Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;

II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber;

III - pluralismo de ideias e de concepções pedagógicas, e coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;

IV - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;

V - valorização dos profissionais da educação escolar, garantidos, na forma da lei, planos de carreira, com ingresso exclusivamente por concurso público de provas e títulos, aos das redes públicas; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)

VI - gestão democrática do ensino público, na forma da lei;

VII - garantia de padrão de qualidade.

VIII - piso salarial profissional nacional para os profissionais da educação escolar pública, nos termos de lei federal. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)

IX - garantia do direito à educação e à aprendizagem ao longo da vida. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 108, de 2020)

Parágrafo único. A lei disporá sobre as categorias de trabalhadores considerados profissionais da educação básica e sobre a fixação de prazo para a elaboração ou adequação de seus planos de carreira, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006).

Esses artigos são os principais aliados para que as políticas públicas sejam implementadas, para que assim se resolva os problemas públicos perante a sociedade.

O principal a ser implementado é a educação, sendo o primeiro direito a ser tratado como solução para o trânsito, dado que quando se aprende corretamente tal lei ou determinado assunto uma pessoa não poderia expressar desconhecimento. Para que assim se concretize uma educação eficaz para motoristas conscientes, as 45 aulas-horas dadas por autoescolas no processo de tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) não são suficientes para se ter um cidadão consciente, a sociedade não precisa de um Estado autoritário com seus cidadãos, mas sim uma sociedade que tenha plena consciência de seus atos tanto no trânsito quanto em suas atividades diárias.

CAPITULO III

3. EDUCAÇÃO E CIDADANIA

Como demonstrado no decorrer da pesquisa, precisa-se de uma solução urgente para que assim famílias não sejam destruídas para que a sociedade não sofra mais com tanta violência no trânsito brasileiro. Portanto precisamos tratar o tema cidadania, mas o que é cidadania? “A cidadania é o conjunto de direitos e deveres exercidos por um indivíduo que vive em sociedade, no que se refere ao seu poder e grau de intervenção no usufruto de seus espaços e na sua posição em poder nele intervir e transformá-lo.” (Me. Rodolfo Alves Pena):

O conceito de cidadania, em sua fase madura, comporta: as liberdades individuais expressas, pelos direitos civis - direito de ir e vir, de fé, de propriedade, os direitos políticos de votar e ser votado, de participar do poder político; e os direitos sociais, caracterizados como o acesso a um mínimo de bem estar económico e de segurança, com vistas a levar a vida de um ser civilizado. (Marshall, 1967, p.63 e 64).

Conseqüentemente é dever do cidadão brasileiro unir forças com o Estado para mudar esse cenário de violência, não sendo somente obrigação do Estado de implementar medidas para prevenir acidentes no trânsito, a população tem o dever de seguir as leis implementadas pelo Estado: “À sociedade cabe o grande papel de se aperfeiçoar sem esperar a tutela e não se comportar como crianças testando os limites da paciência paterna. É preciso agir de forma madura, como manda o bom senso e as regras de convívio.(2015, Roberto Agresti,)”.

A cidadania é assegurada pela Constituição federal de 1988 em seu artigo primeiro, inciso II, “Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos: II - a cidadania”.

Entretanto, infelizmente, o cenário atual no trânsito brasileiro é de total intolerância, ignorância e mal condutores, sendo assim, transformando em armas os meios de transporte, os quais foram criados para ajudar o desenvolvimento da sociedade, e agora estão virando problema público, onde pessoas morrem ou ficam gravemente feridos.

Os pais são os espelhos para os filhos, quando uma criança está se desenvolvendo ela costuma copiar as atitudes do adulto presente, por isso quando um adulto não tem tolerância ou simplesmente não tem valores para o convívio social é natural que o seu filho o copie e cresça tão imprudente quanto seu educador:

O trânsito é um excelente exemplo de ambiente em que as crianças seguem o modelo dos pais. Familiares que gritam, ofendem, ameaçam outros motoristas ou não obedecem as Leis de Trânsito estão dando este exemplo às crianças de como se comportar na mesma situação no futuro.(Joseane R. 2018).

Portanto, não sendo papel unicamente do Estado de educar e gerir o comportamento dos condutores no trânsito, quando uma criança é educada com valores e morais, quando chegar a vida adulta ela será um cidadão consciente e respeitoso ao próximo.

3.1 SOLUÇÕES

Nos países onde se prioriza a educação, os cidadãos respeitam as leis, não as temendo porque serão punidos, e sim as respeitam por ser ético e moral. Para Morin (1995, p. 60), “O ser humano vive a construção de sua própria identidade, que pressupõe a liberdade e a autonomia, para tornar-se sujeito, a partir [...], da família, da escola, da linguagem, da cultura, da sociedade”.

Ficando claro que os cidadãos brasileiros estão errando na educação das futuras gerações, pois a intolerância e ignorância são os grandes fatores de brigas, acidentes e mortes no trânsito. Podendo ser vistas todos os dias nos jornais de grande monta essas situações inaceitáveis. Para Santos (2010, p. 64), “[...] desde que nascemos, enquanto crescemos e no decorrer de nossa vida adulta o processo de socialização vai fazendo com que a sociedade seja “interiorizada” em nós: gostos, escolhas estéticas, modos de pensar, acreditar, sentir”:

o grupo familiar tem como responsabilidade não só transmitir normas e valores socialmente aceitos, como também oferecer um ambiente propício para que a criança tenha condições de formar-se como pessoa. Isso significa experimentar reações às dificuldades, frustrações e alegrias que capacitam a criança a experimentar as limitações que o mundo lhe impõe e que favorecem o seu desenvolvimento, segundo suas particularidades. Luchesi, (2012, p. 113).

No artigo 76º do Código de Trânsito aduz sobre educação no trânsito, infelizmente não é seguido o que a lei determina, a cada ano que passa as escolas públicas sofrem mais com os cortes orçamentais. Essa teria que ser a área que não poderia ter cortes orçamentais, visto que a educação é a base da sociedade, se não há educação, também não existe a palavra consciência, pois a ignorância predomina:

Art. 76. 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 os 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.

Segundo a Lei nº 9.394 de Diretrizes e Bases da Educação Nacional no seu art. 2º diz que: “Art. 2º - A educação, dever da família e do Estado, inspirada nos princípios de liberdade e nos ideais de solidariedade humana, tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho”.

Em 2016, durante o governo de Michel Temer, foi aprovada a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 241. Onde se congelou o teto de investimentos do

governo em diversas áreas, dentre eles o da educação, por 20 anos, tendo um limite máximo para investimento. Gerando mais um problema público.

Demonstrado assim que umas das medidas de políticas públicas está sendo cortada drasticamente desrespeitada, sendo que está assegurada pela Constituição Federal em seu artigo 206, prejudicando o desenvolvimento futuro da próxima geração, e deixando cada vez mais longe o sonhado trânsito seguro para a sociedade.

Um dos objetivos fundamentais da Constituição Federal de 1988 é construir uma sociedade livre, justa e solidária, estando descrito no artigo 3º, Inciso I.

Por conseguinte, o Estado tem a grande função de implementar uma educação correta, e igualitária para todos, como determina o artigo 206 da Constituição Federal, uma vez que todos tem direito a educação. Podendo se dizer que está sendo infringido o direito da população de receber uma educação adequada, descumprindo os Direitos Fundamentais assegurados pela Constituição Federal brasileira: “Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (Constituição federal de 1988”).

De acordo com o que está na Constituição Federal, o Estado tem que assegurar a segurança da sociedade, o que infelizmente não está sendo assegurado, tendo em vista a proporcionalidade de acidentes ocorridos constantemente.

A falta de educação adequada para preparar as pessoas para o convívio social, além de ser um problema de saúde pública, também é de segurança pública.

A educação é o meio mais importante para que se tenha consciência no trânsito. Desta maneira para que tenhamos uma sociedade onde se aplica ação pedagógica onde se ensina e educa e não utilize somente a ação informativa onde meramente se informa que algo existe ou que foi mudado. O que se precisa para uma sociedade consciente de seus atos no trânsito é uma sociedade com educação, ética e moral.

CONCLUSÃO

A educação é a base da sociedade, e infelizmente no decorrer na pesquisa o que se encontrou e que ela não e muito levada em consideração, sempre estando em ultimo lugar pelo Estado, levado assim a total desordem para a sociedade. Lamentavelmente o dia a dia no trânsito de hoje e uma total desordem e falta de consideração com o próximo, cada cidadão esta preocupado unicamente com a sua própria vida e seus compromissivo.

Assim tendo um trânsito totalmente intolerável, onde a ignorância e a falta de respeito com o próximo predomina, essa pesquisa teve o intuito de trazer soluções para essa grande problemática, para que a ignorância e falta de consciência do próximo não seja mais um velório para as famílias brasileiras.

REFERÊNCIAS

BENEVIDES, Maria Victória. *Violência, Povo e Política*. São Paulo: Brasiliense, 1983, p.58.

Brasil. *Código de Trânsito Brasileiro* 1997. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm Acesso 26 de março de 2020.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: senado, 1988.

BRASIL ESCOLA. *O que é Cidadania?*. Disponível em <https://brasilescola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-cidadania.htm>. Acesso dia 07 de Setembro de 2020.

BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. *Curso de Direito Constitucional*. 5ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2010, p.441

BUARQUE, Aurélio de Holanda Ferreira, *Minidicionário da Língua Portuguesa*, 4ª Edição Revista e Ampliada do Minidicionário Aurélio, 2002.

CASTRO, Thiago Praxedes. *A história das penas: da lei de Talião às ideias de Beccaria*. 2019. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/52780/a-historia-das-penas-da-lei-de-taliao-as-ideias-de-beccaria> Acessado em 16 de maio de 2020..

Conferencia Nacional de Transporte. *Painel de Acidentes Rodoviários*. 2019. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/painel-acidente> Acesso em 26 de março de 2020.

Confederação Nacional de Municípios. *Mapeamento Das Mortes por Acidentes de Trânsito*, 2009. Disponível em: https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/ET%20Vol%202%20-%2018.%20Mapeamento%20das%20mortes%20por%20acidentes%20de%20tr%C3%A2nsito%20no%20Brasil.pdf Acessado dia 7 de Novembro de 2020.

Conselho Federal de Medicina. *Em dez anos, acidentes de trânsito consomem quase R\$ 3 bilhões do SUS*. Portal Médico: 2019. Disponível em: https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28254:2019-05-22-21-49-04&catid=3. Acesso em 26 de maio de 2020.

G1. *Mortes em estradas federais no carnaval de 2020 sobem 8%, diz PRF*. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/2020/02/27/mortes-em-estradas-federais-no-carnaval-de-2020-sobem-8percent-diz-prf.ghtml> Acesso em 26 de maio de 2020.

JOSIANE R. *Influência dos Pais na Educação para o Trânsito*. 2018. Disponível em <https://www.cursosdetransito.com.br/blog/2018/02/28/influencia-dos-pais-na-educacao-para-o-transito/>. Acesso dia 07 de Setembro de 2020.

LUCHESI, M. R. C. *Educação de pessoas surdas: experiências vividas, histórias narradas*. 4ª ed. Campinas, SP: Papirus, 2012.

MARSHALL, T.H, *Cidadania, Classe Social e Status*. TRAD. De Meton Porto de Gadelha. Rio de Janeiro: Zahar 1967, p.63 e 64.

MATOS ,Ana Luíza de Oliveira. *Brasil tem 28 milhões de carros e 13 milhões de motos a mais*. 2019. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/2019/10/31/brasil-tem-28-milhoes-de-carros-e-13-milhoes-de-motos-a-mais/> Acesso em 26 de maio de 2020.

MORIN, E. *A educação e a complexidade do ser e do saber*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

PECHANKY, Flavio Paulina do Carmo Arruda Vieira Duarte. BRANDINI, Raquel De Boni. (2010). Custos dos acidentes de trânsito com vítimas associados ao uso de álcool em Porto Alegre. In: PECHANSKY, F.; DUARTE, P.C.A.V.; DE BONI, R.B. (orgs). *Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos*. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, p. 106 e 107.

PETERS, B. G. *American Public Policy*. Chatham, N.J.: Chatham House. 1986.

ROBERTO AGRESTI. Intolerância Cria Clima de “nós contra eles” no Trânsito.2015. Disponível em <http://g1.globo.com/carros/motos/blog/dicas-de-motos/post/intolerancia-cria-clima-de-nos-contra-eles-no-transito.html>. Acesso dia 07 de Setembro de 2020.

RUSSO, Luciana. *Direito Constitucional*. 2ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2009, p.91.

SUPERVISÃO POR BRENNER LOPES E JEFFERSON NEY AMARAL; COORDENAÇÃO DE RICARDO WAHRENDORFF CALDAS. *Políticas Públicas: conceitos e práticas* – Belo Horizonte : Sebrae/MG, 2008

SANTOS, R. J. *Antropologia para quem não vai ser antropólogo*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2010.

SECCHI, Leonardo. *O QUE SÃO POLÍTICAS PÚBLICAS?*. 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=tWnZrMRLtCQ> Acessado em 04 de junho de 2020.

TAVARES, André Ramos. *Curso de Direito Constitucional*. 18ª ed. São Paulo: Editora: Saraiva, 2020, p.646 e 647.

RESOLUÇÃO n°038/2020 – CEPE

ANEXO I

APÊNDICE ao TCC

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O(A) estudante Ketellen de Faria Bezerra do Curso de Direito, matrícula 20161000114801, telefone (62) 993576373 e-mail ketellenl.faria@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei nº 9.610/98 (Lei dos Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado Violência no Trânsito: Educação como caminho à Consciência, gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Video (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 20 de novembro de 2020.

Assinatura do(s) autor(es): *Ketellen de Faria Bezerra.*

Nome completo do autor: Ketellen de Faria Bezerra.

Assinatura do professor-orientador:



Nome completo do professor-orientador: Kenia Cristina Ferreira de Deus Lucena