

Código Nacional de Trânsito

Paulo José Serpa

A título de curiosidade faço inicialmente um registro histórico, talvez desconhecido pela maioria da população brasileira. "Isso não pode acontecer novamente". Frase que entrou para a história, pronunciada em 17 de agosto de 1896 pelo médico que registrou o primeiro óbito por atropelamento ocorrido em Londres. Um século já se passou. A vítima, dona de casa, 44, se chamava Bridge Driscoll.

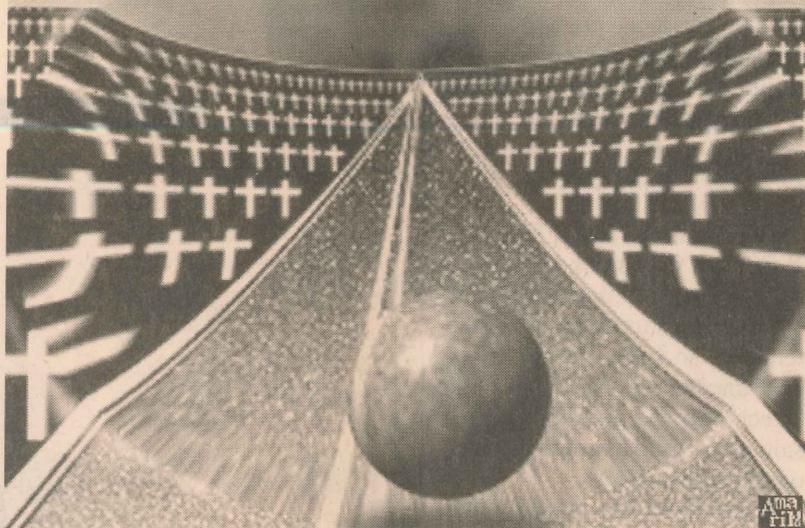


No Brasil, o precursor dos acidentes foi o poeta Olavo Bilac, que, em 1897, abalroou uma árvore com o primeiro carro a vapor, importado da França, a circular no Rio de Janeiro. Seu proprietário era o abolicionista José do Patrocínio.

No dia 21 de setembro, nosso código de trânsito, instituído pela Lei 5.108 de 1966, estará fazendo 30 anos de existência. A plenitude de sua aplicação ficou com a aprovação de seu regulamento composto de 264 Artigos, por meio do Decreto 62.127 de 16 de janeiro de 1968.

Durante essas décadas sorvemos seus conhecimentos, mas o tempo é cruel, tornando-o anacrônico. O mundo evoluiu e suas letras já não acompanham as necessidades cada vez maiores de um aprimoramento. O resultado dessa inaplicabilidade foi o surgimento das inúmeras decisões e resoluções baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que num apartado, tem mais conteúdo do que os 131 artigos do código.

Poderia, nessa altura do campeonato, dizer, parafraseando o Ministério, que seu uso faz mal à saúde. Contém em seu bojo algumas particularidades dignas de registro, próprias da época, como, por exemplo, a classificação dos veículos quanto à tração em ... de propulsão humana e de tração animal. Nesses casos se enquadram as bicicletas e o carro de mão, as carroças e charretes (Art. 79 RCNT). Como exigência maior esses veículos devem ser identificados por placas (Art. 93 RCNT) e serem licenciados anualmente (Art. 117 RCNT). Deverão estar equipados com freios, luz



branca dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos nas mesmas cores (J4º Art. 37 CNT). Há previsão de multa para pedestre e proprietário ou condutor desses veículos a ser estabelecida pelo Contran (art. 192 RCNT). Como a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) só é fornecida a condutores de veículos

automotores, o Contran e o Cetran ficaram na obrigação de regulamentar a autorização para a condução desses veículos, o que nunca foi feito. Na falta dessas normas reguladoras o BPTran ficou impotente em sua ação fiscalizadora e, a bem verdade, nenhum dano causou à sociedade essa omissão. Na atual conjuntura, e aplicação de tais dispositivos e inoportuna e fora da realidade.

Consideradas por nós como a muleta do legislador, as resoluções, hoje em número de 182, procuram suprir as lacunas existentes no código. Elencamos algumas que a nosso ver merecem citação por serem temas atuais. Res. 611/83 disciplina o transporte de menor em veículos automotores, recomendando permanente fiscalização prevenindo o con-

ductor sobre o risco de vida a que expõe a criança quando transportada nos bancos dianteiros. Placas educativas com mensagens alertando para este perigo devem ser colocadas nas rodovias, proximidades de creches, escolas maternais, jardins de infância e escolas de 1º grau. Res. 635/84 que dispõe sobre a

colocação de ondulações transversais às vias públicas (quebramolas). Visa a aumentar a segurança de veículos e pedestres com a redução de velocidade em níveis satisfatórios. Depende de autorização expressa da autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via, devendo ser sinalizada com placa de advertência

(saliência ou lombada). Deve ser pintado nas cores preta e amarela, alternadamente, ou todo em amarelo. Res. 658/85 e 720/88 que estabelecem critérios para instalação e uso de cintos de segurança, visando a minimizar a vitimação dos ocupantes de veículos automotores em acidentes de trânsito, tornando-os obrigatórios nas rodovias. Res. 737/89 disciplina as ações e os meios para a comprovação de embria-

'As medidas proibitivas ou impositivas não são contra o motorista, mas a favor da vida'

guez de condutor de veículos. Em qualquer atividade rotineira de fiscalização de trânsito poderá o motorista ser submetido ao teste de aparelho de ar alveolar (bafômetro). Nos casos de acidentes de trânsito com vítimas devem os motoristas ser submetidos à dosagem de embriaguez alcoólica. A concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue ou 0,4 mg por litro de ar espelho dos pulmões comprovam que o condutor do veículo se acha sob influência do estado de embriaguez alcoólica. Nesse caso a apreensão da CNH se dará pelo prazo de um a doze meses. Res. 747/90 proíbe a oposição de películas nas áreas envidraçadas dos veículos, primeiro por causa dos efeitos prejudiciais à segurança do trânsito que os reflexos luminosos possam causar. E, em segundo plano, porque dificulta a visibilidade de fora para dentro, facilitando o uso do veículo para fins criminosos e dificultando a atividade dos órgãos policiais e de fiscalização de trânsito. Res. 795 e 801/95 tratam sobre a barreira eletrônica, que é a estação fiscalizadora do trânsito por meio de equipamentos mecânicos, elétricos e eletrônicos. Só pode ser instalada com o aval da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via. Deve ser registrada no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) e possuir certificado de qualidade do Instituto de Metrologia (Inmetro). Ao Denatran deve ser dado conhecimento com antecedência mínima de 30 dias de entrada de sua operação.

É de se observar que dispositivos de segurança para preservação da vida eram, naquela época, desprezados ou inexistentes. Cinto de segurança, encostos de cabeça nos bancos e airbag, componentes de comprovada eficácia nos casos de acidentes, nem em sonho. Hoje merecem um capítulo à parte. Nos dias atuais, além de todas resistências ao uso do cinto de segurança e do capacete, outro problema crônico é o uso indiscriminado dos já afamados celulares pelos desavisados condutores de veículos, quando em trânsito.

Aos recalcitrantes um alerta: as medidas proibitivas ou impositivas não são contra o motorista, mas a favor da vida.

Paulo José Soares Serpa é tenente-coronel PM e ex-comandante do BPTran