



*MOVIMENTO  
NACIONAL PELA  
DEMOCRATIZAÇÃO  
NO TRÂNSITO*

## **DOCUMENTO-BASE**

## Documento base do MNDT

### CONTEXTUALIZAÇÃO

Todos sabemos que nossa sociedade vive atualmente uma realidade de crise, não somente uma crise socioambiental, que se instala com uma grande contribuição do modelo de mobilidade que adotamos (focada no uso irracional do automóvel), mas principalmente uma crise de valores, evidenciada na dinâmica das relações humanas.

Faz-se urgente a construção de uma outra realidade, pautada em valores como ética, paz, democracia, participação e soberania popular, soberania essa que o Estado Democrático de Direito deve favorecer. Essa mudança deve permear todos os aspectos da vida em sociedade. Precisamos construir com bastante objetividade a sociedade que queremos para hoje e para o futuro.

Porém, no entorno e no dia a dia do trânsito, este entendido como um fenômeno humano, a atual crise de valores é facilmente percebida. Suas conseqüências imediatas repercutem de forma avassaladora e, infelizmente, de modo negativo do ponto de vista da preservação e valorização da vida.

A política dominante da mobilidade urbana foi além, tornando-se uma cultura pelo e para o automóvel. Essa política tem tido, por parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), uma contribuição, infelizmente, predominantemente para a priorização da fluidez veicular em detrimento da vida e da mobilidade sustentável. Os privilégios dados ao automóvel na gestão de obras viárias e rodoviárias, pelas várias instâncias de governos, se sobrepõem aos direitos elementares do ser humano e estimulam a competitividade e o individualismo, contrariando o princípio fundamental de um trânsito seguro que é o imperativo da coletividade e do exercício diário da cooperação e da solidariedade.

A violência no trânsito transcende fronteiras, e é hoje considerada questão de saúde pública, chacinando mais do que as guerras e a violência urbana no mundo. Alcança a cifra de 1,2 milhões de mortos anualmente, além dos 50 milhões de feridos (OMS, 2004)<sup>1</sup>. É uma epidemia que, só no caso do Brasil, é responsável pela morte de mais de 37 mil pessoas (MS, 2005)<sup>2</sup>, a um custo econômico de 22 bilhões de reais nas rodovias (IPEA, 2007)<sup>3</sup> e 5 bilhões nas cidades (IPEA, 2003)<sup>4</sup>, isso sem contarmos os custos emocionais, além dos casos de incapacidade permanente ou temporária.

O Ministério da Saúde (2005) demonstrou que, no Sistema Único de Saúde (SUS), o gasto com as internações hospitalares girou, naquele ano, em torno de 118 milhões de reais, sendo a maioria das internações composta pelos casos advindos dos atropelamentos, seguidos pelos casos de acidentes motociclísticos.

Reconhecemos que algumas iniciativas têm sido implementadas por parte do poder público para o enfrentamento das taxas crescentes dos acidentes e mortes no trânsito, tais como o próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), a Política Nacional de Redução de Morbimortalidade por Acidentes e Violências (Portaria MS/GM nº 737/2001), a Política Nacional de Trânsito (Resolução CONTRAN nº 166/2004) e, mais recentemente, a Política Nacional sobre o Álcool (Decreto nº 6.117/2007). Essas

---

<sup>1</sup> Disponível em:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html).

<sup>2</sup> Disponível em:

[http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/noticias\\_detalhe.cfm?co\\_seq\\_noticia=29276](http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/noticias_detalhe.cfm?co_seq_noticia=29276).

<sup>3</sup> Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA); Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Brasília: IPEA: DENATRAN, 2007.

<sup>4</sup> Disponível em: <http://www.ipea.gov.br>.

estratégias demonstram como os números de mortos e acidentados no trânsito têm chamado a atenção, não somente de pesquisadores mas também de autoridades brasileiras preocupadas com o assunto<sup>5</sup>.

Neste ano de 2007, a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização Mundial da Saúde (OMS) planejaram a *1a. Semana Global de Segurança Viária* para sensibilização e mobilização sobre o tema da violência no trânsito. Durante essa semana, a questão dos jovens foi especialmente enfatizada, tendo em vista o dado do Relatório *Youth and Road Safety*, da OMS (2007)<sup>6</sup>, em que os acidentes de trânsito são os principais responsáveis pela morte de jovens com até 25 anos.

Em face à alarmante realidade do trânsito brasileiro, é *mister* sua discussão por toda a sociedade brasileira, com o envolvimento de crianças, jovens e adultos no enfrentamento dessa questão.

## HISTÓRICO DO MOVIMENTO

Nesse contexto, surge o **MOVIMENTO NACIONAL PELA DEMOCRATIZAÇÃO NO TRÂNSITO (MNDT)**, idéia inicialmente concebida por entidades que consideraram necessário haver um espaço em que a discussão sobre o trânsito não estivesse restrita apenas a técnicos e especialistas, com a articulação de um debate propositivo que facilitasse o controle social e o exercício da cidadania. Essas entidades eram compostas na época pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP, Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET, Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP, Ong Criança Segura, Ong RUAVIVA - Instituto da Mobilidade Sustentável e Universidade Católica Dom Bosco - UCDB.

Alguns objetivos precisavam ser perseguidos, de forma a tratar as questões de trânsito e correlatas de modo aberto, crítico e transparente, atraindo a sociedade civil para o debate e o compromisso com a construção das políticas públicas de trânsito. Para isso, era necessária a construção de um espaço coletivo, uma instância autônoma ao Sistema Nacional de Trânsito, que pudesse contribuir de forma intersetorial, interdisciplinar e interinstitucional.

Em abril de 2007, durante a I Semana Global de Segurança Viária, teve lugar o I Encontro do MNDT, em Brasília. Essa reunião contou com a presença de 33 (trinta e três) entidades afins ao tema trânsito, dentre elas entidades de pesquisa, órgãos governamentais e não governamentais. O debate sobre a questão dos acidentes, prevenção, educação para o trânsito, fiscalização e controle social foi se estruturando, e, para efetivar a consolidação do MNDT, foi eleito o Comitê Executivo Pró-Movimento. Esse Comitê foi inicialmente composto pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Associação de Vítimas de Trânsito - AVITRAN, Associação de Profissionais de Psicologia e Medicina de Trânsito - APSIMT-MG, Conselho Federal de Psicologia - CFP, Instituto de Certificação de Trânsito e Transportes - ICETAN e Ong Criança Segura.

---

<sup>5</sup> Para saber mais procure por:

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICO APLICADA (IPEA). Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. Disponível em: <http://getinternet.ipea.gov.br/biblioteca/>

Informe Mundial sobre Prevenção dos Traumatismos Causados pelo Trânsito, OMS, 2004. Disponível em: [http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world\\_report/es/index.html](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/es/index.html)

Declaração dos jovens: Semana Global de Prevenção de Acidentes no Trânsito, OMS, 2007. Disponível em: <http://www.who.int/roadsafety/week/en/>

<sup>6</sup> Disponível em: [http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf).

## O PRIMEIRO MANIFESTO DO MNDT

O Comitê Executivo Pró-Movimento realizou reuniões sistemáticas que resultaram neste Documento-base e no primeiro Manifesto do MNDT. O Manifesto traz 10 (dez) proposições que demonstram indignação com a realidade do trânsito brasileiro e reivindicam a democratização e a inclusão da cultura da paz nas políticas públicas de trânsito. São elas:

1. Implantação de um **PROGRAMA NACIONAL PELA PAZ NO TRÂNSITO** que articule e integre as ações dos órgãos públicos federais, estaduais e municipais, Poder Judiciário e Ministério Público, elaborado em conjunto com as entidades da sociedade civil;
2. **Participação e apoio** à criação, por parte do governo, de instâncias que envolvam diversas áreas correlatas ao trânsito, de atuação direta ou indireta, para a formulação de políticas públicas na área;
3. Democratização das instâncias de **participação nas deliberações do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, incluindo a representação da sociedade civil organizada**;
4. Desenvolvimento de programas de **Educação para o Trânsito e Mobilidade Sustentável** pautados na promoção dos valores humanos e cidadania. Para ser transformadora, é necessário que a educação para o trânsito seja promovida na perspectiva de uma educação crítica, partindo sempre da realidade socioambiental em que se está inserido, considerando a participação dos educandos (de crianças a idosos) no processo pedagógico e tendo como ênfase a redução do risco presente nas vias<sup>7</sup>;
5. Lutar pelo direito à **acessibilidade** e à **mobilidade sustentável**, priorizando as políticas e intervenções ambientais que considerem a necessidade do transporte coletivo e não motorizado, garantindo acessibilidade às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, em respeito à diversidade humana. Pressionar pelo desenvolvimento de medidas de proteção à circulação perigosa e aos privilégios da política focada no uso do veículo particular, como tem ocorrido;
6. Controle social e descontingenciamento dos **recursos econômicos do SNT** por meio de uma gestão democrática e transparente dos recursos do FUNSET- (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito) e do DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, mais conhecido como Seguro Obrigatório de Danos Pessoais), bem como da destinação daqueles recursos de multas alocados nos Estados, Municípios e órgãos federais, orientando-os para a realização de medidas de PAZ NO TRÂNSITO;
7. Trabalhar para a prática de uma **Mídia Cidadã** comprometida com a defesa da vida e da paz no trânsito por meio do comprometimento e responsabilidade social desses atores. Também é urgente e necessário lutar por uma legislação que iniba a publicidade abusiva de automóveis que contenha apelos em relação à potência, poder e velocidade, a utilização de cenas de flagrante desrespeito à legislação vigente, assim como o uso de crianças nesses comerciais. Contrariamente a isso, queremos que se enalteça a cidadania no trânsito, inclusive reforçando o perigo existente na relação bebida alcoólica e direção, independentemente da faixa etária;

---

<sup>7</sup> Discussão presente em FARIA, E. O. Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo de percepção de crianças e adolescentes. Dissertação de doutorado, Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

- 8. Defesa e aperfeiçoamento do Código de Trânsito Brasileiro e da Política Nacional de Trânsito – PNT (2004)** em seu caráter de direitos do cidadão e da reestruturação técnica e administrativa do DENATRAN, visando dar eficácia à democratização no trânsito;
- 9.** Participar, junto ao poder público, na elaboração de estratégias de **enfrentamento à questão do álcool e direção automotiva**, reforçando ações educativas e restritivas que inibam a direção veicular após o consumo de bebidas alcoólicas;
- 10. Lutar contra a impunidade dos crimes de trânsito** para reverter o quadro de impunidade, dos assassinatos e demais violências promovidas com veículos automotores. Lutar também pelo engajamento dos Ministérios da Justiça e das Cidades, órgãos do SNT, Poder Judiciário, Ministério Público Federal e Estaduais e sociedade civil organizada, para a formulação de ações integradas voltadas para a qualidade e a celeridade nos processos de crimes de trânsito, assim como para a execução das penas impostas.

De modo resumido, o MNMT propõe compromisso com os direitos à mobilidade sustentável e à acessibilidade, com a paz e cidadania no trânsito, de forma ética, democrática e transparente, conclamando a sociedade civil no engajamento de ações e iniciativas de mobilização e de controle social por meio das políticas públicas. Pretende-se que o Movimento seja um espaço de articulação de entidades da sociedade civil autônomo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) para que, dessa forma, possa haver a elaboração de uma agenda de debates independente e livre que não se submeta às demandas específicas dos órgãos de trânsito.

Para preparar o lançamento do MNMT, considerado necessário e legítimo pelas entidades participantes do encontro, este documento foi elaborado. O objetivo é orientar a continuidade desta iniciativa.

Os princípios contidos neste documento cumprem aqui o dever de posicionar-se quanto a concepções e metas das ações do MNMT e devem ser respeitados por todos. A partir deles, será criado o estatuto de funcionamento do MNMT.

Nossa intenção é que esse documento venha tornar-se um instrumento de luta, de união e de engajamento para todos os que queiram participar e constitua um pensamento nítido e uma linha de ação eficaz para assegurar seu êxito e para que suas intenções não sejam desvirtuadas.

## **PRINCÍPIOS NORTEADORES DO MNMT**

Por reconhecer que as desigualdades no Brasil são frutos de um processo histórico-dialético no qual diversas são as formas de dominação de um grupo sobre o outro, o MNMT orientar-se-á por princípios básicos, dentro do objetivo geral de democratizar as políticas de trânsito e, em consequência, o próprio trânsito:

1. Priorização da vida, da circulação de pessoas e não somente da fluidez veicular nas políticas de gestão do trânsito, lutando pela distribuição equitativa do espaço urbano;
2. Compromisso com os direitos a uma mobilidade sustentável e com promoção da paz e cidadania no trânsito;
3. Compromisso com o interesse público, com a ética, a democracia e a transparência nas ações do trânsito;
4. Lutar para que se promova a participação cidadã no controle social das políticas públicas de trânsito;

5. Contribuir para a promoção e o apoio às ações e iniciativas de mobilização social em prol da paz no trânsito.

### **ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO INTERNO**

O MNDT é um espaço de encontro de entidades que anseiam pela cultura da paz no trânsito. Para isso, de forma simplificada, três instâncias são fundamentais:

- 1 – Plenária Nacional
- 2 – Coordenação Nacional
- 3 – Secretaria Executiva

Toda a forma de funcionamento e estrutura do MNDT será debatida entre os membros no momento do lançamento do MNDT para que, democraticamente, seja pensada uma forma de execução e manutenção do MNDT. No seminário de lançamento, será apresentada uma proposta elaborada pelo comitê executivo.

Setembro de 2007.