

INFRAÇÕES DE TRÂNSITO: Desdobramentos a partir do contexto Capixaba

Rainei Rodrigues Jadejiski – UFES - UFRRJ - SEDU/ES – Vitória – Espírito Santo –
Brasil
raineirj@hotmail.com

Eric de Oliveira – UFRRJ – Rio de Janeiro - Brasil
eric.eira.mepes@gmail.com

Maurício Valeriano Gomes - Intervale – Vitória – Espírito Santo – Brasil
jr.vvvaleriano@hotmail.com

RESUMO:

O presente artigo se constitui em uma pesquisa de cunho bibliográfico, de natureza quanti-qualitativa que teve como objetivo principal analisar as repercussões das infrações de trânsito nas vias terrestres do estado do Espírito Santo no que concerne ao comportamento do condutor e aos reflexos econômicos e humanos dessas contravenções na sociedade. Delimitou-se como recorte de estudo os tipos infracionais registrados como mais recorrentes nesse estado entre os anos de 2015 e 2018. A partir de um levantamento de dados estatísticos oficiais do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo – Detran/ES, constatou-se que transitar em velocidade superior à máxima permitida, estacionar em local proibido e avançar o sinal vermelho do semáforo estiveram entre os três tipos infracionais mais recorrentes no intervalo de tempo considerado. A análise dos dados coletados foi embasada nos estudos teóricos realizados sobre o assunto e no Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Destacou-se que os delitos delineados são fomentados por diversos fatores e podem trazer efeitos nocivos à vida humana, tais como: atraso no socorro de pessoas doentes, dificuldade na mobilidade de pessoas deficientes, atropelamentos, colisão de veículos e mortes. Por fim, sinalizou-se a necessidade de uma educação para o trânsito, a fim de romper com o paradigma de naturalização das infrações.

Palavras-chave: Código de Trânsito Brasileiro. Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo. Infrações de trânsito. Tipos infracionais. Vias terrestres.

TRANSIT INFRINFELEMENTS: Developments from the Capixaba context

ABSTRACT:

The following article presents a bibliographic research, of quantitative-qualitative nature. It had as main objective to discourse the repercussions of the traffic violations on the Espírito Santo's roads with regard to the driver's behavior as well as the economic and human reflexes of these contraventions in society. The study clipping was delimited to those registered as the most current in this state between the years 2015 and 2018. From a survey of official statistical data from State Department of Traffic of Espírito Santo – Detran/ES, it was found that transit at a speed higher than the maximum allowed, parking in a unauthorized place and advancing the red traffic light were among the three most recurrent types of offenses in the time interval considered. The analysis of the collected data was based on theoretical studies carried out on the subject and on the Brazilian Traffic Code – CTB. Stood out that the crimes delineated are

fomented by several factors and can bring noxious effects to the human life, such as: delay in helping sick people, difficulty in the people disabled's mobility, running overs, vehicle collisions and deaths. Therefore, signaled the need of a traffic education, in order to break with the paradigm of naturalization of infranctions.

Keywords:. Brazilian Traffic Code. State Department of Traffic of Espírito Santo. Traffic violations. Infringement types. Land routes.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As infrações de trânsito constituem uma temática longe de ser esgotada nos estudos acadêmicos, dado que as discussões em torno delas possuem uma amplitude de interpretações e significações que são subjetivas, pois variam de acordo com a realidade vivenciada por cada ser envolvido, direta ou indiretamente, no processo infracional.

Algumas infrações cometidas no trânsito nas vias terrestres resultam em acidentes. De acordo com dados divulgados em maio do ano de 2019 pelo Conselho Federal de Medicina, em média cinco pessoas morrem em acidentes de trânsito a cada uma hora. O mesmo órgão, em um balanço feito entre os anos de 2009 e 2018, apontou que os desastres no trânsito deixaram mais de 1,6 milhão de feridos, gerando um custo de quase 3 bilhões de reais ao Sistema Único de Saúde – SUS. Essas estatísticas mostram a magnitude da problemática em tela, reforçam a ideia de que é urgente fomentar pesquisas e reflexões acerca dos aspectos econômicos e sociais inerentes às infrações de trânsito.

Dentro desses aspectos, ponderando o expressivo número de infrações registradas pelo Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo – Detran/ES, em decorrência da improbidade de motoristas, delimitou-se o campo de estudo ao estado do Espírito Santo e compilou-se dados sobre os tipos infracionais que mais se repetiram nos últimos quatro anos no território capixaba (2015-2018). Essa compilação de dados possibilitou desenvolver o objetivo principal dessa pesquisa que foi analisar as repercussões das infrações de trânsito nas vias terrestres do estado do Espírito Santo no que concerne ao comportamento do condutor e aos reflexos econômicos e humanos dessas contravenções na sociedade. A restrição do *locus* de estudo a esse estado não teve a pretensão de fechar o debate nessa unidade federativa, e sim usá-la no espaço-tempo como uma métrica para avaliação das repercussões que podem ocorrer em escalas espaciais e temporais maiores.

PERCURSO METODOLÓGICO

Ao iniciar esse estudo, buscou-se, na base de dados da biblioteca eletrônica Scientific Electronic Library Online – SciELO (www.scielo.org) e da Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações – BDTD (<http://bdttd.ibict.br/vufind/>), por estudos produzidos no Brasil que trazem discussões sobre as infrações de trânsito. A partir da leitura dos trabalhos que dialogam, direta ou indiretamente, com os objetivos de pesquisa, ampliou-se as referências, fundamentando teoricamente as ideias e, conseqüentemente, ampliando a compreensão sobre assunto, em uma pesquisa de cunho bibliográfico.

A pesquisa bibliográfica ou de fontes secundárias para Lakatos e Marconi (2003), possibilita que o pesquisador entre em contato direto com o que foi produzido de conhecimento sobre determinado assunto. As autoras esclarecem que esse tipo de pesquisa tem a finalidade de promover discussões sobre a temática pesquisada com uma nova abordagem e resultados inovadores. Corroborando essas ideias, Severino (2007, p. 122) salienta que “a pesquisa bibliográfica é aquela que se realiza a partir do registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores [...]. Utiliza-se de dados ou categorias teóricas já trabalhadas por outros pesquisadores. Os textos tornam-se fontes dos temas a serem pesquisados [...]”.

O Espírito Santo foi delimitado como *locus* de estudo pela necessidade de situar essa pesquisa territorialmente, dado que uma pesquisa em espaços mais amplos, poderia não trazer a realidade desse estado, local de vivência dos autores. Destarte, entende-se que os aspectos que foram analisados nesse trabalho podem ser pensados de modo mais amplo, em escalas espaciais maiores.

A coleta dos dados estatísticos sobre as infrações de trânsito rodoviário mais recorrentes no estado do Espírito Santo, entre os anos de 2015 e 2018, foi realizada no segundo semestre do ano de 2019 no site do Detran/ES (<https://detran.es.gov.br/estatisticas>). Com base no Relatório de Infrações do Anuário Estatístico de Trânsito do Detran/ES, que aponta um ranking anual com os dez tipos infracionais mais cometidos, elegeu-se os três tipos infracionais mais recorrentes no período analisado como ponto de partida para as reflexões. A análise dos dados coletados foi embasada nos estudos teóricos realizados sobre o assunto e no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído em 23 de setembro de 1997 pela lei nº 9.503 com a finalidade de normatizar o trânsito nas vias terrestres nacionais.

Apesar de essa análise ser feita a partir da compilação de dados quantitativos, entende-se que esse estudo também se configura como uma pesquisa de abordagem qualitativa, já que as reflexões realizadas respondem a questões muito particulares, abrangendo significados, aspirações e crenças, não podendo ser reduzidas a operacionalização de variáveis. No entanto, cabe esclarecer que os dados qualitativos e quantitativos não se opõem, eles se complementam, pois, a realidade envolta neles interage dinamicamente, sem dicotomias (MINAYO, 1994). Portanto, estamos diante de uma pesquisa quanti-qualitativa.

INFRAÇÕES DE TRÂNSITO NAS VIAS TERRESTRES CAPIXABAS

Ao tratar especificamente do trânsito nas vias terrestres do estado do Espírito Santo, cabe, primeiramente, recorrer à lei mor que regulamenta o trânsito no País: o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Essa legislação, além de reger o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres nacionais, traz importantes conceitos e esclarecimentos sobre algumas nomenclaturas utilizadas no desenvolvimento deste trabalho.

Em seu artigo 1º, parágrafo 1º, o CTB define como 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. Já em seu artigo 2º, esse código esclarece que as vias terrestres podem ser urbanas ou rurais, compostas por ruas, avenidas, logradouros, caminhos, passagens, estradas, rodovias, praias abertas à circulação pública, vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e por vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo, ambas normatizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as singularidades locais e as circunstâncias especiais (BRASIL, 2019).

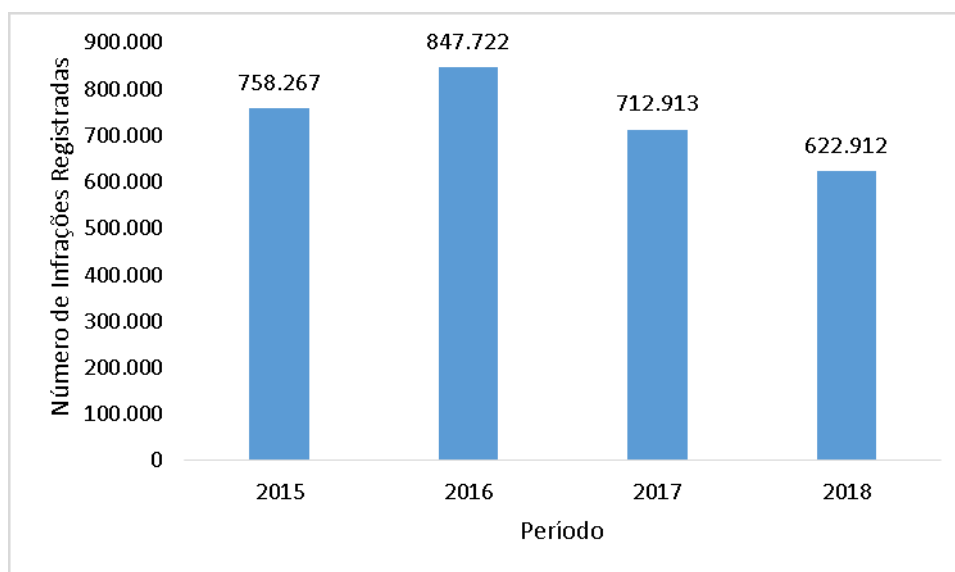
O CTB estabelece que o descumprimento de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do *Conselho Nacional de Trânsito* – Contran, é considerado infração de trânsito. A comprovação da infração será feita, de acordo com o CTB, por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo Contran (BRASIL, 2019).

O CTB, atualizado pela a Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016, normatiza que as infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro

categorias, que apresentam os seguintes valores de multa, com as respectivas pontuações a serem reduzidas da Carteira Nacional de Habilitação – CNH: a) infração de natureza gravíssima: R\$ 293,47 e sete pontos na CNH; b) infração de natureza grave: R\$ 195,23 e cinco pontos na CNH; c) infração de natureza média: R\$ 130,16 e quatro pontos na CNH; d) *infração de natureza leve: R\$ 88,38 e três pontos na CNH. Cabe salientar que a partir de 20 pontos reduzidos na carteira de habilitação – máximo de pontos para condutores comuns, pois para motoristas profissionais esse valor é reduzido para 14 pontos – ela pode ser suspensa.*

Anualmente, um número alarmante de infrações de trânsito é registrado por órgãos fiscalizadores do trânsito em várias unidades federativas do País, reafirmando a instabilidade por parte dos motoristas. No estado do Espírito Santo, essa situação pode ser verificada no gráfico a seguir, elaborado a partir do Relatório Anual de Estatísticas de Trânsito do Detran/ES, documento que apresenta o número de infrações registradas nas vias terrestres capixabas durante cada ano corrente.

Gráfico 1 – Estatísticas de infrações nas vias terrestres capixabas (2015-2018)



Fonte: Relatórios Anuais de Estatísticas de Trânsito do Detran/ES (2015-2018).

Elaboração: Os autores (2020)

Conforme observado no gráfico, o número de infrações registradas entre os anos de 2015 e 2018 sofreu oscilações. No ano de 2015 foram registradas 758.267 infrações, já no ano de 2016 esse número saltou para 847.722 infrações, sinalizando um aumento de 10,55% em relação ao ano de 2015. No ano de 2017 o número desses registros caiu para 712.913, o que corresponde a uma redução de 15,90% em relação ao ano de 2016. Por fim, no ano de

2018, foram registradas 622.912 infrações, marcando uma redução de 12,62% em relação ao ano anterior.

As infrações no trânsito são correlatas ao modo como os condutores procedem no tráfego pelas vias terrestres. Os diferentes comportamentos dos condutores estão atrelados a uma realidade multifacetada. Isso permite que inúmeros estudos abordem esse assunto em diferentes perspectivas.

Um estudo apresentado por Mognon e Santos (2014) com 500 motoristas em processo de renovação da CNH na cidade de Curitiba, cujo objetivo foi verificar possíveis diferenças nos escores dos instrumentos que avaliam a auto eficácia para dirigir, o desengajamento moral e a impulsividade em razão de variáveis como sexo, faixa etária, tempo de habilitação e frequência com que se dirige, bem como analisar a predição destes construtos para envolvimento em multas e acidentes de trânsito, demonstrou que os fatores envolvidos na ocorrência de comportamentos de risco que resultam em multas e acidentes são multideterminados, ou seja, perpassam por todas as variáveis sociodemográficas pesquisadas pelas autoras.

Outro estudo, realizado pelas autoras supracitadas, com 326 motoristas que residiam em Curitiba, a capital paranaense e em cidades interioranas paulistas, cujo objetivo foi verificar as relações existentes entre comportamento do motorista, locus de controle e estilos de direção, constatou que os erros, lapsos e violações do condutor se mostraram positivamente correlacionados com a atribuição da ocorrência de acidentes a motivos internos e ao acaso, bem como aos estilos de condução agressivo e negligente (MOGNON, SANTOS, 2017).

Já Araújo, Malloy-Diniz e Rocha (2009), num levantamento bibliográfico realizado em seis bases de dados eletrônicas compreendendo o período de 1966 a 2006 com o objetivo de revisar resultados relevantes sobre a relação entre impulsividade, comportamentos de risco e acidentes de trânsito, concluíram que a impulsividade está associada ao comportamento de risco no trânsito, correr por aventura e infrações e que há controvérsias a respeito da associação entre impulsividade e mais envolvimento em acidentes.

Em uma investigação que analisou, por meio da aplicação de questionário com perguntas fechadas e abertas, a percepção de risco de 90 motociclistas infratores que frequentavam o Curso de Reciclagem do Detran/PR em Curitiba, Novo et. al (2015) apontaram que o cometimento das infrações está relacionado à familiaridade com a conduta arriscada, à quantidade de risco percebido, à ideia de controle dos riscos e aos benefícios

associados. Na direção dessas ideias, Polli et. al (2010, p. 88) salienta que “o comportamento do motorista é o principal fator responsável pelos acidentes de trânsito no que se refere à observação de sinais, velocidade e decisões no momento de ultrapassar outro carro ou de cruzar uma via”.

Os impactos advindos das infrações de trânsito ressoam nos condutores infratores, de acordo com o artigo 256 do CTB, por meio das seguintes penalidades, aplicadas pelas autoridades de trânsito dentro de sua circunscrição: advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, cassação da Permissão para Dirigir e, frequência obrigatória em curso de reciclagem (BRASIL, 2019).

A seguir, é apresentado um quadro que traz detalhes acerca dos três tipos infracionais mais recorrentes em cada ano do período que foi analisado nesse estudo. Ele versa sobre o número de ocorrências registradas no estado do Espírito Santo entre os anos de 2015 e 2018 e traz a posição dessas ocorrências no ranking dos tipos infracionais mais cometidos.

Quadro 1 - Os tipos infracionais mais cometidos no estado do Espírito Santo 2015 - 2018

Tipo Infracional	Pos .	2015		2016		2017		2018	
		Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%
Transitar em velocidade superior à máxima permitida	1º	418.656	55,21	520.462	61,40	454.814	63,80	398.612	63,99
Estacionar em local proibido	2º	63.744	8,41	64.218	7,58	61.146	8,58	53.636	8,61
Avançar o sinal vermelho do semáforo	3º	38.528	5,08	51.290	6,05	36.894	5,18	29.189	4,69

Fonte: Relatórios Anuais de Estatísticas de Trânsito do Detran/ES (2015-2018).

Elaboração: Os autores (2020).

O quadro propicia verificar que no ranking dos tipos infracionais mais cometidos, “transitar em velocidade superior à máxima permitida” se manteve em primeira posição, sendo responsável, no período em questão, por mais de 55% das contravenções registradas no trânsito nas vias terrestres capixabas. Já “estacionar em local proibido” e “avançar o sinal vermelho do semáforo” permaneceram, respectivamente, na segunda e terceira posição. Essas estatísticas movem o levantamento de alguns questionamentos: O que estimula o motorista ou piloto a conduzir o automóvel em altas velocidades? Quais os riscos do excesso de velocidade no trânsito? O que leva o condutor a estacionar em local proibido e quais os

impactos dessa ação? Quais os motivos e consequências de avançar o sinal vermelho do semáforo?

Transitar em velocidade superior à máxima permitida

O excesso de velocidade é visto por alguns condutores como forma de otimização do tempo. Aliado a falsa sensação de controle e ao excesso de confiança, o ato de correr no trânsito está calcado na pressa que o modo de vida capitalista exige e, demasiadas vezes, se relaciona, com chegar pontualmente em alguns compromissos ou com a expectativa de ganhos econômicos. A máxima “tempo é dinheiro” acaba se sobressaindo a máxima “mas vale perder um minuto da vida, do que a vida em minuto”, já que alguns condutores não pensam nas consequências negativas que correr no trânsito pode trazer, destruindo vidas ou deixando graves sequelas em vítimas de acidentes de trânsito.

A ansiedade, a adrenalina, a intolerância e a vontade de estar na frente, de chegar em primeiro lugar são sensações que estão presentes em várias esferas da vida em sociedade de muitos motoristas e pilotos que, estimulados pelo desejo de competição, inerente ao ser humano enquanto ente social, acabam levando essas sensações para o trânsito por meio de uma direção acelerada e contrária ao bem comum, colocando em risco a própria vida e a vida de outrem. Além disso, “o tipo de veículo – se potente ou não –, o fato de a via ter ou não controle de velocidade podem ser indícios que facilitam o comportamento do motorista que opta por se deslocar com velocidade maior que a permitida” (FEITOSA, 2010, p. 9).

Diante disso, o Manual de Gestão da Velocidade da Organização Pan-Americana da Saúde (BRASÍLIA, 2012, p. 6) expõe que “a maioria dos especialistas em segurança no trânsito concorda que o primeiro culpado pelo número de mortes nas vias públicas em todo o mundo é a péssima escolha da velocidade, comumente conhecida como uso de velocidade inadequada ou ‘excesso de velocidade’”.

Esse mesmo manual (BRASÍLIA, 2012, p. 6) preconiza que:

Velocidades mais altas aumentam o risco de uma colisão por uma série de razões. É mais provável que o condutor perca o controle do veículo, não se antecipe a tempo aos perigos que se aproximam e também faça com que os outros usuários da via subestimem a velocidade do seu veículo. É claro que a distância percorrida em um determinado tempo – bem como a distância percorrida durante o tempo de reação do condutor a uma situação de risco na via à frente – é maior quando se anda a uma velocidade mais alta. Além disso, a distância de parada de um veículo, depois de o condutor reagir e frear, será maior se estiver transitando a uma velocidade maior.

Por conseguinte, trafegar em altas velocidades oportuniza ao condutor do veículo vivenciar uma sensação de grandeza e um devaneio de onipotência, ademais quando há música tocando no automóvel, ela estimula a impressão de isolamento, aumentando, desta forma, a sensação de autonomia e liberdade (MARIN, QUEIROZ, 2000).

De acordo com Pinsky e Filho (2007) essa contravenção, quando aliada à outras imprudências no trânsito, potencializa os danos materiais e humanos, dado que à medida que a velocidade aumenta, também aumentam a intensidade dos danos. Essas ideias podem ser usadas como prerrogativas para pensarmos na validade das diferentes penalidades que o CTB prescreve quanto à transgressão da velocidade máxima permitida nas vias terrestres de acordo a porcentagem infringida acima do limite máximo estabelecido para circulação automobilística na via.

O artigo 218 do CTB distingue três classificações desse tipo infracional: a) quando a velocidade for superior à máxima em até 20% a infração é considerada média; b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% até 50% a infração é considerada grave; c) já quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50%, a infração é considerada gravíssima e tem como penalidade multa, com fator multiplicador em três vezes, no valor de R\$ 880,41, além da suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação.

Estacionar em local proibido

O tipo infracional “estacionar em local proibido” é um dos mais detalhados do CTB. O artigo 181 desse código traz vinte incisos que especificam essa contravenção de trânsito, distinguindo as infrações dessa categoria entre leve, média, grave e gravíssima (BRASIL, 1997).

É considerado infração **leve**, estacionar: a) afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro; b) nos acostamentos, salvo motivo de força maior. Essas contravenções podem propiciar condições que favorecem a colisão de veículos e a obstrução das vias terrestres, dificultando o tráfego automotivo e a circulação de pedestres (BRASIL, 1997).

É categorizado como infração **média** a contravenção de estacionar: a) nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal; b) em desacordo

com as posições estabelecidas no CTB; c) junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN; d) onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos; e) impedindo a movimentação de outro veículo; f) onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto; g) na contramão de direção; h) em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar) (BRASIL, 1997).

É apontado como infração **grave**, estacionar: a) afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro; b) no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público; c) ao lado de outro veículo em fila dupla; d) na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres; e) nos viadutos, pontes e túneis; f) em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas; g) em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado); h) em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar) (BRASIL, 1997).

É classificado como infração **gravíssima**, estacionar: a) na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento; b) nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição (BRASIL, 1997).

São vários os motivos que estimulam o condutor a estacionar em local proibido, dentre eles, podemos destacar a pressa rotineira e a impaciência. Muitos condutores estacionam em vagas reservadas para idosos, para deficientes e para ambulâncias, desrespeitando a sinalização de trânsito e restringido o acesso e o direito daqueles que têm suas vagas reservadas. Esse comportamento pode gerar graves consequências, tais como atrasar o socorro de um doente ou dificultar a mobilidade de uma pessoa com deficiência.

Avançar o sinal vermelho do semáforo

A sinalização de trânsito semafórica padroniza as relações do tráfego de condutores de veículos e de pedestres nas vias terrestres, favorecendo um fluxo operacional de circulação de ambos. Entretanto, observa-se que muitos condutores aceleram o automóvel durante o sinal amarelo e avançam o sinal vermelho para não precisar parar, colocando vidas em risco, já que a probabilidade de um atropelamento ou colisão é grande com esse tipo de comportamento.

A infração “avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória” é considerada de natureza gravíssima, de acordo com o CTB. Nesse ato infracional é possível perceber que o egoísmo presente na situação ultrapassa os limites da ética e da moral. Quando o condutor age em benefício próprio, não respeitando a sinalização do semáforo, ele cria uma falsa ideia de ganho de tempo e, em contrapartida, coloca em risco a segurança coletiva.

A decisão do condutor de avançar o sinal vermelho, de acordo com Pereira (2015) pode ser concebida como evitável ou inevitável, dependendo das circunstâncias. Quando o condutor acredita que é possível parar com segurança, mas decide continuar e desrespeitar a sinalização indicativa emitida pela luz vermelha do semáforo, sua decisão é considerada evitável. Já quando ele acredita que não é possível parar com segurança e decide avançar o sinal ou quando ele não tem consciência da necessidade de parar, sua decisão é considerada inevitável.

A respeito das notificações de autuação desse tipo infracional, Pereira (2015) explica que, em alguns casos específicos, não são emitidas notificações para o avanço do sinal vermelho do semáforo, dentre eles quando a fiscalização eletrônica não permite identificar a placa do automóvel, devido ao fato de ela estar ausente, ilegível ou suja; quando há problemas com a iluminação, com o foco, com o enquadramento ou com o encobrimento do veículo na foto; quando se trata de veículo oficial, pelo fato de presumir que ele, ao avançar o sinal vermelho, se encontra em situação de atendimento de emergência, como ocorre com corpo de bombeiros e polícia militar; ou ainda quando há dúvida, duplicidade ou cancelamento por auditoria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo evidenciou que os três atos infracionais mais recorrentes no estado do Espírito Santo, entre os anos de 2015 e 2018, foram transitar em velocidade superior à

máxima permitida, estacionar em local proibido e avançar o sinal vermelho do semáforo. Destacou-se que esses delitos podem trazer muitos efeitos negativos, dentre eles: atraso no socorro de pessoas doentes, dificuldade na mobilidade de pessoas deficientes, atropelamentos, colisão de veículos e mortes.

Nessa direção, a educação para o trânsito se mostra como uma alternativa urgente para conscientização dos sujeitos em prol de um tráfego mais seguro pelas vias terrestres em conformidade com um convívio harmonioso no trânsito. Esse trabalho necessita ser promovido ou intensificado nas escolas a fim de sensibilizar para que os atuais e os futuros condutores desenvolvam as habilidades necessárias para o cumprimento da legislação, reduzindo, dessa forma, o número expressivo de infrações de trânsito.

Em um mundo caracterizado pela necessidade de maximização do tempo, o grande desafio é fazer o uso consciente dos veículos automotores de forma a possibilitar um trânsito seguro para condutores e pedestres. O condutor precisa sensibilizar para o fato de que, ao cometer infrações, ele coloca a sua vida e a vida de outras pessoas em risco, dado que as imprudências no trânsito podem ocasionar sérias consequências, muitas vezes, fatais

Em suma, faz-se necessário que a presente temática seja debatida amplamente no meio acadêmico, assim, este trabalho pode ser encarado como ponto de partida para estudos posteriores. Ele apresenta uma visão particular das principais infrações de trânsito capixaba, mas não única, já que elas podem ser analisadas a partir de outras perspectivas.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Marcus Maximiliano; MALLOY-DINIZ, Leandro Fernandes; ROCHA, Fábio Lopes. Impulsividade e acidentes de trânsito. *Archives of Clinical Psychiatry*, São Paulo, vol. 36, n° 2, p. 60-68, 2009.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 [e suas alterações]. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm > Acesso em: 22 jul. 2020.

BRASÍLIA. **Gestão da velocidade**: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, DF: Organização Pan-Americana de Saúde, 2012.

CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA. **Em dez anos, acidentes de trânsito consomem quase R\$ 3 bilhões do SUS**. 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: 22 jul. 2020.

DETRAN/ES. **Estatísticas**. Disponível em: <<https://detran.es.gov.br/estatisticas>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

FEITOSA, Zuleide Oliveira. **Competição por espaço em estacionamento público: invasão, reações e justificativas diante de vagas reservadas**. 2010. 65 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social do Trabalho e das Organizações). Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARÍN, Leticia; QUEIROZ, Marcos de Souza. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos Saúde Pública**, Rio de Janeiro, vol.16, nº 1, p. 7-21, jan./mar, 2000.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 28 ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994. p. 9-29.

MOGNON, Jocemara Ferreira; SANTOS, Acácia Aparecida Angeli dos. Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas. **Psico-USF**, Bragança Paulista, v. 19, n. 3, p. 457-466, set./dez. 2014.

MOGNON, Jocemara Ferreira; SANTOS, Acácia Aparecida Angeli dos. Avaliação do comportamento do motorista, locus de controle e estilos de direção no trânsito. **Temas em Psicologia**, vol. 25, nº 4. p. 1621-1635, dez. 2017.

NOVO, Cassiano Ferreira; SOARES, Diogo Picchioni; MIOLLA, Jéssica Carla de Souza; THIELEN, Iara Picchioni. Percepção de risco do motociclista infrator. **Psicologia: Ciência e Profissão**, vol. 35, nº 4, p. 991-1006, dez. 2015.

PEREIRA, Hudson Carrer. **Fatores viários que afetam a fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho em interseções urbanas**. 2015. XIV, 120 f., il. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

PINSKY, Ilana; FILHO, Roberto Victor Pavarino. A apologia do consumo de bebidas alcoólicas e da velocidade no trânsito no Brasil: considerações sobre a propaganda de dois problemas de saúde pública. **Revista de psiquiatria do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, vol. 29, nº 1, p. 110-118, jan./abr. 2007.

POLLI, Gislei Mocelin; Picchioni Thielen, IARA; Carlos Hartmann, RICARDO; Picchioni Soares, DIOGO. Excesso de velocidade no trânsito: análise sob a perspectiva da moralidade. **Psicologia, Ciência e Profissão**, vol. 30, nº 1, p. 86-97, 2010.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23ª ed. rev. e atual. São Paulo: Cortez, 2007.

Rainei Rodrigues Jadejiski - Licenciado em: Geografia (Faculdade Castelo Branco - FCB, 2010); História (FCB, 2013); Pedagogia (Centro Universitário Internacional - UNINTER, 2018) e; Educação do Campo com habilitação em Ciências Humanas e Sociais (Universidade Federal do Espírito Santo - UFES, 2018). Especialista em: Artes (FCB, 2011); Supervisão, Gestão e Orientação Escolar (FCB, 2011) e; Geografia Humana e Econômica (UNINTER, 2019). Mestre em Educação (Programa de Pós-Graduação em Educação Agrícola, Instituto de Agronomia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, 2019). Atualmente é coordenador pedagógico do Centro Estadual Integrado de Educação Rural de Águia Branca - CEIER-AB/ES. Desenvolve estudos em diversas áreas e campos do saber que atravessam a sua formação acadêmica.

Eric de Oliveira - Mestre em Educação pelo Programa de Pós-Graduação em Educação Agrícola da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ (2018). Especialista em Geografia e Educação Ambiental, Gestão Ambiental, Gestão da Educação, Gestão Pública e Biologia da Conservação. Tecnólogo em Administração Rural pelo Centro Universitário do Espírito Santo - UNESC (2005). Licenciado em Geografia e Educação Ambiental pela Universidade de Uberaba - UNIUBE (2012). Licenciando em Pedagogia pela Universidade de Uberaba - UNIUBE. Trabalha na empresa MEPES (Movimento de Educação Promocional do Espírito Santo) como professor e diretor na Escola Família Agrícola de Jaguaré/ES.

Maurício Valeriano Gomes - Possui graduação em Administração pela Intervale - Faculdade Mantense dos Vales Gerais(2017). Atualmente é Operador de CAD - Computer Aided Design do Coelho Indústria e Comércio de Confecções - Ltda. Tem experiência na área de Administração, com ênfase em Administração de Empresas.

Recebido para publicação em 18 de junho de 2020.

Aceito para publicação em 21 de julho de 2020.

Publicado em 23 de julho de 2020.