

FACULDADE ESTACIO DE SÁ
INSTITUTO DE CERTIFICAÇÃO E ESTUDOS EM TRÂNSITO E TRANSPORTE
PÓS-GRADUAÇÃO EM MEIO AMBIENTE, GESTÃO E SEGURANÇA DE
TRÂNSITO

CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – CMT:

ANÁLISE DE VIABILIDADE

EMERSON LUIZ ANDRADE

SÃO JOSÉ

2005

EMERSON LUIZ ANDRADE

CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – CMT:

ANÁLISE DE VIABILIDADE

Monografia apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente, Gestão e Segurança de Trânsito do Centro Educação da Faculdade Estácio de Sá, como requisito parcial para a obtenção do grau de Especialista.

Prof. José Leles de Souza – Orientador

SÃO JOSÉ

2005

CONSEHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – CMT:

ANÁLISE DE VIABILIDADE

Por

EMERSON LUIZ ANDRADE

Monografia aprovada para obtenção do grau de Especialista, pela Banca examinadora formada por:

Prof. M. Sc. José Leles de Souza
ICETTRAN - Fpolis
Orientador

Profa Graziela Maria Casas Blanco
ICETTRAN - Fpolis
Coordenadora

Prof. Dr. Hélio Roberto Hékis
Faculdade Estácio de Sá

São José, novembro de 2005

AGRADECIMENTOS

A Deus, esta força maior, que me faz acreditar nos meus sonhos, nunca permitindo que eu desista de sonhar e lutar para que eles se realizem.

Aos meus pais, que me deram a vida e me ensinaram a viver com dignidade.

A minha esposa Kenia, ao meu filho Paulo Vitor, pelo apoio e compreensão, meus agradecimentos e o meu pedido de perdão pela ausência em momentos importantes.

Ao Professor e orientador Prof. Ms. José Leles de Souza, pela sensibilidade, compreensão e disposição para compartilhar comigo seus conhecimentos e experiências, que foram importantes para o desenvolvimento deste trabalho e para o meu crescimento profissional e pessoal.

Aos professores do curso, pelos conhecimentos transmitidos e pelas experiências compartilhadas de forma amigável e solidária, fundamentais para a realização do meu ideal, aprendizado acadêmico e acima de tudo para meu aprendizado de vida.

A coordenadora do curso Professora Graziela Maria Casas Blanco, pelo incentivo, carinho e pela valorização sempre demonstrada, contribuíram de forma especial para a realização deste trabalho.

Em especial a duas pessoas que de forma direta, contribuíram para que mais este sonho torna-se realidade, ao Sr. Osni de Oliveira e Sr. Paulo Ferreira.

Aos meus amigos, vocês foram os protagonistas deste importante capítulo da minha vida, o companheirismo, tolerância, compreensão, o sorriso, a palavra certa em horas incertas me incentivando para que eu pudesse me manter firme diante dos obstáculos, foram fundamentais para que eu concluísse o curso.

“Mais vale um juiz bom e prudente, do que
uma boa Lei. Com um juiz mau e injusto, uma
Lei boa de nada serve, porque ele a verga e a
torna injusta a seu modo”.

(Código Penal da Suécia de 1734)

RESUMO

O presente trabalho, tem como objetivo despertar na sociedade catarinense, bem como brasileira, o senso de responsabilidade civil para com o trânsito no contexto mais amplo de sua definição, ou seja, todos nós somos responsáveis por torna-lo mais humano e seguro, desde que, como cidadãos brasileiros, saibamos definir quais são suas obrigações e deveres para com o trânsito.

A idéia básica é discutir o papel, a importância e a necessidade de se criar os Conselhos Municipais de Trânsito, estimulando a participação e o controle da sociedade nos assuntos pertinentes a esta matéria.

PALAVRAS CHAVES: Segurança; Circulação; Respeito e Educação.

RESUMEN

El presente trabajo, tiene por objetivo despertar en la sociedad catarinense, y también brasileña, el sentido de responsabilidad civil para con el tránsito en el contexto más amplio de su definición, o sea, todos nosotros somos responsables por un tránsito más humano y seguro, a partir del momento que todos ciudadanos brasileños sepan definir cuáles son sus obligaciones y sus deberes en el tránsito.

La idea fundamental es debatir sobre el papel, la importancia y la necesidad de crear los Consejos Municipales de Tránsito, estimulando la participación y el control de la sociedad en asuntos relacionados a esta temática.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
1.1	PROBLEMA DE PESQUISA	11
1.2	QUESTÃO DE PESQUISA	15
1.3	OBJETIVOS	16
1.3.1	Geral	16
1.3.2	Específicos.....	16
1.3.3	HISTÓRICO DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE NO BRASIL	17
1.4	PRESSUPOSTO	25
2	REVISÃO DE LITERATURA.....	26
2.1	ASPECTOS TÉCNICOS, LEGAIS E DE ATITUDE NO TRÂNSITO.....	30
3	MÉTODO DE PESQUISA	33
3.1	POPULAÇÃO E AMOSTRA	34
3.2	PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS	35
3.3	PROCEDIMENTOS E ANÁLISE DE DADOS	35
4	RESULTADOS DA PESQUISA	36
5	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	48
	ORGANOGRAMA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO.....	48
	REFERÊNCIAS	52
	ANEXO A – OFÍCIOS RECEBIDOS DA PESQUISA.....	53

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo, buscar junto aos órgãos executivos de trânsito, bem como ao poder judiciário, dados sobre os acidentes de trânsito, consoante em nossas vidas de maneira dramática e desesperadora para aqueles que de maneira imprudente, negligente, imperita e até mesmo criminosa, causa em muitos, a dor de ter a vida de um familiar, amigo, ceifada por tal inseqüência, vista a olho nu, muitas vezes abafada por “panos úmidos”, até mesmo engavetado e esquecido no tempo. Com estes argumentos, discutir a criação dos Conselhos Municipais de Trânsito.

Relevante destaque deu-se a este tema, por seu estado polêmico em que se encontra, sufocado por uma legislatura deslocada do verdadeiro sentido do Direito e da Educação, ou seja, a busca incessante da conscientização e da adaptação aos novos tempos e necessidades desta sociedade em evolução.

Tendo em vista que as principais modernizações acontecem hoje nos setores industriais e da educação; no setor automobilístico, o mercado escoia sua produção cada vez mais sofisticada e super potente, esquecendo que tal atributo na mão do ser humano torna-se uma arma se não for bem administrada, ou seja, de nada adianta colocar no mercado máquinas modernas sem poder ter o controle total sobre elas, como por exemplo, os veículos importados das diversas marcas, que muitas vezes se equiparam a um carro de corrida, seja na potência ou em outros recursos tecnológicos, e em contra partida na área da educação, não está acompanhando tal evolução automobilística no tocante a conscientização, precisando urgentemente rever o conceito de veículo propriamente dito, ou seja, qual seu scopo, qual sua importância, acredito que nada mais do que levar e trazer com segurança.

Trabalhando na Polícia Rodoviária Estadual do Estado de Santa Catarina - PRE/SC, local onde se bate de frente com a realidade do trânsito, os constantes desastres, vítimas e seqüelas testemunhadas, me leva a ter uma concepção diferenciada das pessoas que estão fora deste ramo, pois tenho o lado violento e o lado humano da realidade, que escorrem entre os dedos da justiça ao longo do tempo. Claro que não podemos apenas dissecar este tema relevante, visto que tantos outros assombram nossos dias, exceto as guerras e as doenças neurológicas, o trânsito hoje decepa mais vidas do que qualquer outro tipo de crime, o que pode ser verificado bastando observar os meios de comunicação que nos rodeiam diariamente com notícias trágicas e a impunidade de seus autores.

Estamos cientes de que neste universo de fatalidades haverá um enorme empenho de nossos pensadores, daqueles que fazem a história das leis, no sentido de elevar o problema ao grau de merecido destaque, a fim de humanizar e educar todos aqueles que utilizam algum meio de transporte motorizado. Lembramos também que as alterações significativas em nosso atual Código de Trânsito Brasileiro e as importantes adequações no que tange a modernidade contribuem essencialmente na transformação desta realidade.

Entretanto claramente nota-se que este não é suficientemente eficaz diante de tanta brutalidade, necessitando ainda de complemento em vários setores e ramificações da sociedade, especialmente o do Direito e o da Educação, que são grandes determinantes do comportamento do indivíduo. Podemos citar como exemplo o que ocorre em países desenvolvidos, onde as modernizações ocorrem bem além do nosso tempo, mas com o cuidado e a importância devida de instruir e doutrinar antes mesmo das pessoas se exporem a estas inovações.

Assim, enquanto verificamos que em algumas escolas já tem acesso ao código de trânsito, bem como se aprende as regras de circulação e a dirigir, quando os alunos já não saem da escola habilitados, em nosso país as pessoas aprendem sozinhas ou em melhor caso apenas quando em instituições especializadas, como os Centros de Formações de Condutores, as antigas auto-escolas. Contribui também para esse resultado impressionante a falta de profissionais habilitados, capacitação esta exigida na nova legislação, visto que o aprendiz ou o cidadão que conduz os veículos muitas vezes desconhece a legislação e regulamentos em vigor, ficando a mercê da observação das placas afixadas ao longo das vias, quando ainda assim existirem, e pior, muitos de nossos gestores de trânsito, não possuem a formação técnica na área, contribuindo assim para o caos ao qual nos encontramos.

A sociedade necessita deste avanço de maneira que, com o empenho de todas as instituições direta e indiretamente ligadas a este tema, seria possível adequar e equilibrar a utilização deste fabuloso meio de transporte, para o fim a que foi criado e para o qual é destinado, servindo de maneira sadia a quem lhes criou. As vias abertas a circulação públicas, ou seja, rodovias e estradas, bem como veículos, sozinhos eles não matam ninguém, desta forma o que deve ser amplamente discutido e trabalhado é o comportamento humano, haveremos de trabalhar e conscientizar o cidadão para o processo de cidadania.

1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Tornou-se normal a cada dia sermos informados das atrocidades ocorridas em nossas estradas e rodovias. Os jornais escritos, falados e televisados não passam uma edição sem fazer referência a algo de grave que ocorreu no trânsito. Diante disso cabe questionarmo-nos acerca do que está ocorrendo, como por exemplo:

“Acidentes marcam o feriadão na cidade – As rodovias que cortam Gaspar, fizeram cinco vítimas durante o feriadão da Independência, no último final de semana. Destas, uma foi Fatal”.

“A massagista Sueli Theiss Guedes foi atropelada enquanto fazia sua caminhada matinal no acostamento da Rodovia Jorge Lacerda (SC 470). Sueli não resistiu os ferimentos e morreu no local. O teste de bafômetro feito no condutor do veículo que atropelou a massagista acusou 0,82 mg”.

”Outros dois acidentes ocorreram no feriadão”.

“No dia 4, três vítimas tiveram ferimentos leves, e no dia 6 um acidente deixou uma pessoa gravemente ferida. Todos os acidentes ocorreram na SC 470”. (Jornal Cruzeiro do Vale – ed. Ano XV – 10 a 16/09/2004 - n.º 738)

“Rod. Ivo Silveira (SC 411), faz primeira vítima fatal depois da instalação de lombadas eletrônicas” (Jornal Metas – ed. 06 a 12 de abril de 2005);

“Atropelamento causa a morte na Ivo Silveira (SC 411), perigo da rodovia fez mais uma vítima fatal em atropelamento ocorrido esta semana”. (Jornal Cruzeiro do Vale - ed. Ano XV – 01 a 07/04/2005 - n.º 766).

“Colisão mata mulher na Rua 2 de Setembro – Mulher não resistiu aos ferimentos e morreu a caminho do hospital”. (Jornal Santa Catarina – Blumenau Ano XXIII – n.º 10309).

“A BR que banalizou a morte - Pelos menos nove pessoas morreram no final de semana em acidentes de trânsito no Vele do Itajaí e no Litoral, nesta data é registrada a 47ª morte de pessoas na BR 470”(Jornal Santa Catarina – Blumenau Ano XXIII – 13 de Junho de 2005).

“Pedestres perdem espaço nas calçadas – Falta de ciclovia agrava o problema que muitas vezes termina em acidentes nas calçadas”. (Jornal Metas – ed. 29/06 a 05 de julho de 2005 – Ano V – n.º 268).

“Cratera em pleno solo terrestre – Um buraco no meio da rua Adriano Kormann, no bairro Bela Vista, está incomodando os motoristas que passam pelo local. O asfalto cedeu com as chuvas e o buraco causa perigos constantes na via, pois os motoristas têm que desviar para poder passar pelo local. Além disso, o buraco fica bem próximo à escola, e por isso, existe perigo constante de atropelamento de escolares. A comunidade aguarda por alguma solução”. (Jornal Cruzeiro do Vale - ed. Ano XVI – 17 a 23/05/2005 - n.º 777).

“Acidente em Ibirama faz a 50ª vítima da 470 – Caminhoneiro voltava para casa quando capotou e saiu da pista com o veículo”. (Jornal Santa Catarina – Blumenau Ano XXIII – 21 de Junho de 2005).

“Dois jovens morreram na BR-470 – Os planos de aproveitar a noite em uma festa, depois de uma cansativa semana de trabalho, tomaram um rumo inesperado para os jovens de Indaial, Cristiano Zick, Priscila Pandini e Fábio Tarcísio Rotta”.

Ontem, à 0h 15m, eles bateram de carro contra um barranco no quilômetro 74 da BR 470. Cristiano, que dirigia o carro, está internado no hospital com estado clínico estável. Priscila, 16, e Fábio, 18 anos respectivamente, morreram já no hospital”. (Jornal Diário Catarinense – Segunda-feira, 4/07/2005) .

“Cerca de 1.000 acidentes deixam 350.00 mil feridos no Brasil. Por ano, são mais de 50 mil mortes nas estradas e avenidas brasileiras, numa proporção de um caso a cada 18 minutos. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea) a violência no trânsito tem um custo social de R\$ 10 bilhões por ano”.

O Brasil ocupa o quarto lugar do ranking mundial de acidentes de trânsito, segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Enquanto o IPEA, conforme pesquisa realizada, constatou que a taxa de mortes é de 6,8 para cada 10 mil veículos, enquanto nos Estados Unidos é de 1,93 e na França 2,35. De acordo com o Ministério da Saúde, de janeiro a julho (2004), os acidentes de trânsito consumiram entre 30% e 40% do que o Sistema Único de Saúde (SUS) gastou com internações por causas externas (aquelas resultantes de acidentes e violência em geral), equivalentes a R\$ 268,7 milhões. Na rede Sarah, referência mundial em

reabilitação, mais da metade dos casos atendidos é de vítimas da violência no trânsito, Desde 1995, os acidentes de trânsito constituem-se na principal causa de internações de pacientes com lesão medular traumática e também de pacientes que sofreram traumatismos crânio-encefálicos.

Em maio de 2003, o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada) em conjunto com outros órgãos, fez um estudo sobre o custo dos acidentes de trânsito no Brasil. Tal estudo foi muito importante, pois até então não havia no país uma pesquisa com dados precisos, confiáveis. Os cálculos foram feitos considerando:

- Custo da perda de produção
- Custo dos danos dos veículos
- Custo médico hospitalar
- Custo de processos judiciais
- Custo de congestionamento
- Custo previdenciário
- Custo de resgate de vítima
- Custo de remoção de veículos
- Custo de danos mobiliários ou a terceiros
- Custo de outro meio de transporte
- Custo de danos á sinalização de trânsito
- Custo de atendimento policial e dos agentes de trânsito
- Impacto familiar.

Vejamos:

Custo médio por acidentes de trânsito: R\$ 8.782,00

Acidentes de trânsito com vítimas: R\$ 35.136,00

Acidentes de trânsito sem vítimas: R\$ 3.262,00

Acidentes de trânsito com feridos: R\$ 17.460,00

Acidentes de trânsito com mortes: R\$ 144.143,00

ANÁLISE

O problema está nos altos volumes de acidentes, mortes e feridos, gerando significativos custos sociais e econômicos para a sociedade brasileira.

Existe uma necessidade de que os municípios busquem juntamente com os Estados brasileiro, soluções em caráter de urgência, para conter essa triste realidade.

1.2 QUESTÃO DE PESQUISA

A finalidade desta pesquisa é buscar mecanismos para a efetiva aplicabilidade da criação de Conselhos Municipais de Trânsito, em especial no município de Gaspar/SC, que terá por finalidade básica o auxílio aos órgãos de trânsito, nas decisões que efetivem a melhoria e segurança no setor, bem como acompanhar a ação do gestor público nesta área. A questão que se coloca é como efetivar a constituição destes conselhos?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Geral

Levantar dados estatísticos e analisar a necessidade e a possibilidade de se criar o Conselho Municipal de Trânsito, no município de Gaspar/SC, formado por um grupo técnico especializado, para auxiliar nas questões de trânsito na cidade de Gaspar/SC.

1.3.2 Específicos

- a) Levantar junto a Prefeitura Municipal de Gaspar/SC, através de ofício, o mapa regional, número de habitantes, quantos e quais os municípios que fazem fronteiras;
- b) Realizar uma pesquisa junto aos órgãos de trânsito do referido município, como por exemplo: Polícia Rodoviária Federal - PRF, Polícia Militar Rodoviária - PMRV, Polícia Militar – PM, Corpo de Bombeiros Militar e a Guarda Municipal, dos do município de Gaspar/SC, através de ofício, buscando levantar a quantidade dos acidentes e suas causas neste município;
- c) Solicitar ao Departamento de Trânsito do município de Gaspar/SC, dados referentes às atividades relacionadas à educação para o Trânsito;
- d) Propor ações através de Debates voltados para o tema em questão, com participação de profissionais das diversas Ciências, que possam contribuir para a melhoria da circulação e do trânsito local;
- e) Sugerir que os profissionais das diversas áreas deste município possam de maneira voluntária, ou não, ajudar nas realizações das atividades.

1.3.3 HISTÓRICO DO TRÂNSITO E DO TRANSPORTE NO BRASIL

Século XVI - Caminho do Peabiru. Partindo do planalto catarinense, atingia o Rio Paraná, na altura da extinta Sete Quedas.

Século XVII - Caminho Velho. Do Rio de Janeiro a Parati, daí a Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, às roças de Garcia Rodrigues, afinal ao Rio das Velhas. Exigia trinta dias de viagem.

Século XVIII - Caminho Novo. Do Rio de Janeiro a Irajá, ao engenho do alcaide-mor Tomé Correia, ao Porto do Nóbrega (no rio Iguaçu) até o sítio de Manuel do Couto (em Minas Gerais).

1731 - Caminho de Viamão (Caminho das Tropas). Inicialmente chamado Caminho da Mata, a ligação entre a cidade de Viamão (Rio Grande do Sul), passando pela região dos Campos Gerais (Paraná), até atingir a cidade de Sorocaba (São Paulo).

1854 - Primeira locomotiva a vapor do Brasil, Estrada de Ferro Mauá, ligando Rio de Janeiro a Raiz da Serra, perto de Petrópolis.

1856 - 12 de março, Decreto n.º 1.733 autoriza a primeira concessão de transportes urbanos que se locomovem por meio de animais sobre trilhos de ferro no Rio de Janeiro.

1858 - 9 de fevereiro, segunda estrada de ferro do Brasil, em Pernambuco, Estrada de Ferro D. Pedro II, ligando Pernambuco ao São Francisco, atual Central do Brasil. - O interesse pela exploração de minerais oleíferos teve início, para explorar carvão mineral e xisto betuminoso para fabricar gás de iluminação, às margens do Rio Maraú, na Bahia. Este é o primeiro registro da busca do que futuramente seria chamado de petróleo no Brasil.

1864 - Primeira referência do petróleo no Brasil, com a extração de turfa de petróleo e outros minerais em Ilhéus e Camamu, na Bahia.

1867 - Estrada de Ferro Santos-Jundiaí

1868 - 9 de outubro, inaugurada no Rio de Janeiro a primeira linha de bonde no Brasil, eram puxados por tração animal.

1870 - Estradas de Ferro Recife-Olinda e Beberibe.

1871 - Estrada de Ferro União Valenciana, na província do Rio de Janeiro.

1873 - Estradas de Ferro Macaé-Campos, Campos-São Sebastião e Itauna.

1874 - Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Porto Alegre a São Paulo.

1875 - Estradas de Ferro Baturité, no Ceará; Central da Bahia e de Nazaré; Sorocaba e Mojiana

1880 - Estrada de Ferro Oeste de Minas.

1883 - Estrada de Ferro Conde d'Eu, na Paraíba.

1884 - Estrada de Ferro D. Teresa Cristina, em Santa Catarina.

1885 - Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.

1888 - Patente primeiros pneus para bicicletas, posteriormente desenvolvido para veículos-
John Dunlop.

1891 - Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto) trouxe de Paris o 1º carro a circular no
país, em São Paulo. Peugeot com motor Daimler de patente alemã.

1894 - 12/05, foi inaugurado o primeiro bonde elétrico, na cidade do Rio de Janeiro.

1897 - No Rio de Janeiro o abolicionista José do Patrocínio, saía pelas ruas dirigindo um
veículo a vapor, importado da França.

1898 - As bicicletas eram importadas

1900 - Em Petrópolis, Rio de Janeiro, Fernando Guerra Duval, dirige o primeiro carro de motor
a explosão, um Decauville de 6 cavalos, movido a benzina.

1903 - Em São Paulo, Francisco Matarazzo, licenciava o primeiro automóvel no Brasil.
– Francisco Fido Fontana traz o primeiro automóvel para Curitiba.

1904 - Primeiros veículos da Ford a serem importados.

1910 - Decreto n.º 8.324 aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes de
passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando dois ou mais Estados

da União ou dentro de um só estado

1917 - I Congresso nacional de Estradas de Rodagem

1919 - Em 24 de Abril, a Ford Motor Company em Detroit (EUA) decide criar subsidiária no Brasil.

- 1º de Maio, início das atividades da Ford no Brasil.

– Primeira sondagem oficial do petróleo, em Marechal Mallet, no Paraná, foi abandonado no ano seguinte.

1921 - Inauguração da linha de montagem (FORD) em SP.

- 26 de dezembro, Lei n.º 1.835-C cria, na Diretoria de Obras Públicas, uma inspetoria de Estrada e Rodagem, estabelecendo normas para o estudo, construção e conservação, segurança e policiamento das estradas de rodagem ("Lei Magnífica").

1925 - Montagem Linha GM.

1926 - Montagem linha INTERNACIONAL HARVESTER de caminhões.

– Instalação da Cia Geral de Motores AS, depois denominada General Motors of Brazil SA.

1927 - Henry Ford plantou imensos seringais no Pará, para abastecer de borracha suas fábricas, construiu Fordlândia, no Médio Tapajós, em 1934, uma praga arrasou dois milhões de seringueiras. O Sr. Ford insistiu e começou tudo de novo, a 80 quilômetros, construindo Belterra e tudo se repetiu. Fordlândia hoje é uma cidade fantasma e Belterra, com um pequeno número de habitantes, mantém os ares de uma pacata cidade do velho oeste.

1928 - 24 de julho, Decreto n.º 18.323 cria a "Polícia de Estradas" e define as regras de trânsito rodoviário da época.

1929 - 17 de dezembro, Decreto n.º 19.038 promulga a convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926.

1930 - "GOVERNAR É ABRIR ESTRADAS". Presidente Washington Luiz Pereira de Souza.

- A partir de 1930, as placas de trânsito começaram a ser implantadas no Brasil.

1931 - Escândalo do ferro e do petróleo. "Explorar petróleo para dar ao povo brasileiro um

padrão de vida a altura de suas necessidades". Monteiro Lobato.

1934 - Início das importações de caminhões e automóveis Volvo, para o mercado brasileiro.

1938 - Decreto-lei n.º 395, de 29 de abril, Getúlio Vargas criou o Conselho Nacional de Petróleo – CNP.

- 15 de dezembro, o interventor federal do Estado Sr. Manoel Ribas, criou o Departamento do Serviço de Trânsito (DST) - atual DETRAN/PR, ligado a Polícia Civil.

1939 - 22 de janeiro, descoberta do petróleo, cidade Lobato - BA. Desde 1931, por interesses privados e sem apoio do governo, inicia-se a procura de petróleo nesta região, quando encontrado o governo contrata geólogos estrangeiros para um parecer, o qual foi de que o petróleo encontrado em Lobato fora ali colocado artificialmente, quando finalmente comprovado a existência real esta área passou a ser considerada prioritário pelo próprio governo.

– Início da construção da rodovia que liga Rio-Bahia, (BR-393/BR-116), foi a primeira estrada brasileira de longo percurso e a primeira via efetiva de integração nacional.

1940 - 250 mil veículos, frota circulantes entre importados e montados no Brasil (atualmente a frota é de 30.939.466 veículos).

1941 - 28 de janeiro, Decreto-lei n.º 2.994 institui o primeiro Código Nacional de Trânsito.
- 25 de setembro, Decreto-lei n.º 3.651 dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Ficam criados o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com sede no Distrito Federal e subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito – CRT, nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

1945 - Após a Segunda guerra mundial, as motocicletas tornaram-se veículos populares, no entanto, caíram em desuso devido à dificuldade de importação.

- 27 de dezembro, Decreto n.º 8.463 cria o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER, e os Distritos Rodoviários Federais. Surge, a partir daí, a denominação Polícia Rodoviária Federal, uma vez que o artigo 2º concede ao DNER o direito de exercer o poder de polícia de tráfego.

1949 - Começou a produção de bicicletas no país, pela Caloi.

– Primeiro modelo de caminhão produzido pela Fábrica Nacional de Motores – FNM.

Década 50 - SURTO RODOVIÁRIO, larga escala na montagem de automóveis e caminhões.
- "O PETRÓLEO É NOSSO".

1950 - A Volkswagen começa a montar o VW Sedan, a popular "Fusca", com componentes importados da Alemanha.

1952 - 28 de Fevereiro, criado, em Curitiba, o Batalhão de Polícia de Trânsito, com o nome de Serviço de Guarda Sinaleira de Trânsito da Polícia Militar.

1953 - Proibição da importação de veículos, reaberta no Governo Collor.
- 3 de outubro, é criada a Petrobrás.

1954 - 10 de maio, início das atividades da Petrobrás, com a produção de 2.700 barris de petróleo/dia.(Hoje 1.300.000 barris de petróleo/dia).

1956 - Inauguração da Mercedes-Benz do Brasil AS, em São Bernardo do Campo, SP, com a produção do L-312, o primeiro caminhão brasileiro.

- 16 de junho, o presidente Juscelino Kubitschek, criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, este órgão estabeleceu as normas para a fabricação de automotores integralmente brasileiros.

- É criada a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA.

1957 - A Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, é criada pelo governo federal, controla atualmente cerca de 22.067 quilômetros de vias férreas, transportando mercadorias diversificadas.

- 2 de setembro, inauguração da Fábrica Volkswagen em São Bernardo do Campo, com a produção da Kombi.

- A Scania-Vabis Motores Diesel é instalada.

1959 - Inaugurada a Fernão Dias (BR-381), ligando São Paulo a Belo Horizonte, estimava um volume de tráfego de 1.500 veículos por dia, atualmente, na região de Mairiporã, em São Paulo, transitam 21.000 veículos ao dia.

- 3 de janeiro, o primeiro Sedã 1200 , o "Fusca", totalmente fabricado no Brasil.

– Fundação da Karmann–Ghia no Brasil.

Década 60 - Produção de Veículos 100% Nacional.

1960 - No final de 1960, com a investida das fábricas japonesas no mercado internacional, as motocicletas voltaram a ter destaque no mercado brasileiro.

1961 - Construída a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), trecho que liga São Paulo a Curitiba, foi projetada para receber 8.000 automóveis por dia. Hoje, comporta mais de 32.000 veículos, dos quais 25.000 são caminhões.

1962 - Aberta a Rodovia Belém-Brasília, possui 1.909 quilômetros, atravessa quatro estados: Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará e o Distrito Federal, englobando quatro rodovias federais: BR-153, BR-226, BR-010 e BR-316.

– Inauguração da Fábrica da Toyota, em São Bernardo do Campo, SP.

1966 - 21 de setembro, Decreto-lei 5.108 institui o segundo Código Nacional de Trânsito.

1967 - 23 de fevereiro, Decreto-lei n.º 237 modifica o Código Nacional de Trânsito e cria o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

1968 - 16 de janeiro, Decreto-lei 62.127 regulamenta o Código Nacional de Trânsito.

1970 - A Rodovia Transamazônica (BR-230), com 5.600 quilômetros, ligando João Pessoa, no litoral Atlântico, à fronteira com o Peru, atravessando a floresta tropical, foi uma das obras faraônicas dos governos militares. Durante os anos 70, ônibus e caminhões percorreram esse caminho, atualmente está abandonada tornando-se intransitável em muitos trechos, na época de chuvas.

1975 - 11 de novembro, Decreto n.º 76.593, com o objetivo de criar uma fonte alternativa de energia, o governo federal cria o Programa Nacional do Álcool – PROÁLCOOL. Em 1990, com a retirada dos subsídios federais à produção do álcool, o programa recuou e as indústrias reduziram a fabricação de veículos a álcool.

1976 - Inauguração da FIAT, em Betim, Minas Gerais.

1977 - Criação da Volvo do Brasil Motores e Veículos, em Curitiba, Pr.

1979 - Início da produção de carros Fiat a álcool, o Fiat 147.

– Crise mundial do petróleo, provoca uma crise econômica internacional.

1981 - 10 de dezembro, Decreto n.º 86.714 promulga a Convenção de Viena sobre o Trânsito Viário.

1986 - Criado pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente o Programa de Controle de Poluição por Veículos Automotores – PRONCOVE.

1989 - A Petrobrás aboliu o chumbo tetraetila como aditivo da gasolina, isso promoveu menos poluição atmosférica, tornando o Brasil, pioneiro na utilização de álcool na gasolina.

1997 - 23 de setembro, Lei n.º 9.503 institui o atual Código de Trânsito Brasileiro.

1999 - O Brasil possui 436 rodovias transitáveis, sendo 150 rodovias federais.

- Rodovias pavimentadas: 164.244 km (9.52%),
- Rodovias não pavimentadas: 1.560.678 km (90.40%).

2001 - População: 172.385.826

- Frota: 31.913.003

Fonte:

- * DETRAN/PR - Coordenadoria de Educação para o Trânsito, novembro 2000.
- * Indústria Automobilística Brasileira. Uma História de Desafios. ANFAVEA.
- * A Distribuição de Veículos no Brasil. Relatório de Pesquisa Histórica. FENABRAVE, São Paulo, maio de 1998.
- * 500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem. Juciara Rodrigues.
- * Anuário estatístico 1999, DNER.
- * Pequena História do Pedróleo e Breve História do Petróleo no Brasil, Petrobrás.
- * DENATRAN – Anuário estatístico 2001

1.4 PRESSUPOSTO

Com base na revisão da literatura e resultados de pesquisas na área de atuação em trânsito, um dos pressupostos é de que os gestores dos Departamentos de Trânsito possam desconhecer ou não estarem aplicando aspectos básicos do conceito da administração do trânsito.

1.5 JUSTIFICATIVA PARA ESTUDO E DELIMITAÇÃO DO TEMA

O alto volume de acidentes e mortes no trânsito, a formação acadêmica e a área profissional em que trabalho – Polícia Rodoviária Estadual - PRE/SC, são alguns dos motivos que levam ao estudo deste tema. Associado ao posicionamento geográfico da região de Gaspar/SC, invadidas pelas rodovias estaduais SC-411, SC-470, Rod Ivo Silveira e Rod Jorge Lacerda, respectivamente, e ainda a BR 470, intitulada pelos meios de comunicação, como sendo a rodovia da MORTE, a falta de preparo dos condutores e dos gestores do sistema de trânsito, tornam esta região uma área de elevado risco, propiciando a queda na segurança dos usuários.

Não se trata apenas das perdas econômicas e materiais, mas, principalmente, de preciosas vidas humanas da nossa região e do país.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Verificaremos a seguir, alguns conceitos indispensáveis para o bom andamento deste trabalho, vejamos então:

Código de Trânsito Brasileiro (CTB): Criado em 23 de setembro de 1997, como lei sob n.º 9.503, em seu primeiro artigo, parágrafo II determina que, o trânsito em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Trânsito: Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Educação para o Trânsito: A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. (art. 74 do CTB).

Sistema Nacional de Trânsito (SNT): O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Competências: As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito. Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Enquanto a administração pública responsável pela coordenação dos trabalhos voltados para a área de trânsito, entender que o trânsito é um direito somente dos condutores de veículos motorizados, visando somente o bem estar daqueles que por ali trafegam, ficará muito mais distante a igualdade e principalmente, a segurança para os pedestres e usuários no geral.

Na atual conjuntura os gestores dos organismos de trânsito, co-responsáveis por esta falência no sistema viário, onde constatamos através da pesquisa, a realidade mostrada inclusive diariamente pelos veículos de comunicação, muitas vezes impunes devido a sua falta de habilidade e competência para exercer tal função.

Esta área tão carente de profissionais especializados encontra-se muito além do seu real scopo, ou seja, proporcionar a segurança e fluidez no trânsito, prevista no Código de Trânsito Brasileiro (1997).

A questão vai além, passa pela Educação para o trânsito, sendo garantido o seu ensino em todos os níveis escolares, tanto no CTB (1997), quanto na Constituição federal (1988). Lamentavelmente este aspecto da lei vem sendo negligenciado.

2.1 ASPECTOS TÉCNICOS, LEGAIS E DE ATITUDE NO TRÂNSITO

O transporte como modalidade de trânsito rodoviário, ocupa um papel fundamental na matriz do transporte brasileiro e constitui fator relevante na abordagem integrada das questões do trânsito.

Estima-se que 96% das distâncias percorridas pelas pessoas ocorram em vias urbanas e rurais, 1,8% em ferrovias e metrô e o restante por hidrovias e meios aéreos. Em relação às cargas, 60,5%, são transportadas em vias urbanas e rurais, 21% em ferrovias, 14% em hidrovias e o restante por gasodutos/oleodutos, ou meios aéreos (Geipot, 2001).

Os automóveis, cuja produção anual gira em torno de 1,5 milhão de veículos, correspondem a mais de 80% da produção de veículos automotores – sendo que a maioria é movida a gasolina (93,1% em 2003 e 78,4 até julho de 2004 com a inclusão dos automóveis com combustível flexível gasolina/álcool – ANFAVEA). Observa-se, ainda, a produção anual de 1,0 milhão de motocicletas (ABRACICLO). O número de veículos no País tem crescido rapidamente nas últimas décadas: de 430.000 em 1950, para 3,1 milhões em 1970, chegando a 36,5 milhões em 2003 (Res.166/04 CTB).

Analisando o Código de Trânsito Brasileiro no seu parágrafo II do art. 1º, capítulo I – Disposições Preliminares, onde determina que: o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Ainda no mesmo artigo e capítulo, porém no seu parágrafo 5º, diz que: os órgãos de trânsito pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em ações a defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

De acordo com Hoffmann (1996), onde afirma categoricamente que cada vez mais não se poderia pensar em nossa civilização sem a presença dos veículos automotores, pois eles transcenderam a sua função original, passando de uma concepção “um meio de transporte” para significar um novo estilo de vida. Por esse motivo, é que devemos nos mobilizar para conter o avanço desenfreado deste meio de transporte, nas mãos de motoristas mal/mau preparados no sentido da palavra, desenvolvendo ações práticas para a conscientização das pessoas para um trânsito mais humano e seguro para todos.

Sem sombra de dúvida o trânsito é uma questão comportamental, pois o usamos como somos e como vivemos, cabendo unicamente a nós a responsabilidade de torna-lo melhor, deixando de ser sinônimo de mortes e desgraças.

Refletindo sobre isso, nos reportamos ao campo das relações humanas (Psi. Ubirajara), na própria teoria de Maslon – “Princípio”, na busca incessante da felicidade, passando por todos os estágios, fisiológico, segurança, social, auto-estima e então a auto realização “FELICIDADE”, pois as pessoas não se desenvolvem sozinhas, e temos necessidade de mantermos relacionamentos, que podem ser rápidos, passageiros ou duradouros.

Então, está mais do que na hora de assumirmos um posicionamento frente a esta situação, para contermos esse crescimento e uso desenfreado e irresponsável dos condutores dos meios de transportes, bem como das vias públicas.

Para isto, é essencial que adotemos uma postura condizente frente à Educação para o Trânsito, onde teremos que nos conscientizar no papel fundamental da Educação, no processo de Interdisciplinaridade e Multidisciplinariedade, onde o próprio Código de Trânsito Brasileiro (C.T.B), sugere através da Resolução 120 de 14 de Fevereiro de 2001, do CONTRAN.

Mas para isto, teremos que rever alguns conceitos sobre o tema proposto:

Educação – “...Processo no qual o homem, pela capacidade de aprender, adquire experiências que atuam sobre sua mente e físico, podendo alterar seu comportamento...” (Luci Benevento Serricelio);

“A interdisciplinaridade implica na verdadeira conversão da inteligência”

“...Interdisciplinaridade – caracteriza-se pela intensidade das trocas entre os especialistas e pela integração das disciplinas num mesmo projeto de pesquisa...”

“...Multidisciplinaridade – trata de uma atitude de justaposição de conteúdo de disciplina heterogênea ou a integração de conteúdos numa mesma disciplina...”. (Prof. José Leles de Souza).

A escola com certeza, não é o lugar da solução imediata dos problemas no trânsito, mas se constituem em um caminho possível para a socialização, produção e reelaboração de conhecimentos, necessários ao exercício da cidadania com dignidade, respeito e humanidade.

Neste sentido, a educação escolar aparece como um primeiro aliado. Além das disciplinas curriculares, os temas Multidisciplinares constituem-se em conhecimentos necessários a serem abordados como fundamentos que compõem a vida política, a ética e a cidadania dos mais diferentes sujeitos, nas diferentes áreas do conhecimento. O tratamento dos temas Multidisciplinares será um recurso para contemplar a contextualização de conhecimentos das áreas, âmbitos ou dimensões presentes na vida pessoal e cultural. Destes, o trânsito, sendo basicamente atividade social, nos coloca em interação com outras pessoas e implica, no exercício da cidadania, entendido como um conhecimento científico imprescindível às crianças e jovens brasileiros.

Neste aspecto, a Educação para o Trânsito também será abordada como conteúdo multidisciplinar, trabalhada de forma interdisciplinar, por todos os educadores. O conhecimento aprofundado sobre Trânsito, trabalhando a partir dos fundamentos teóricos da Proposta Curricular da Resolução 120 de 14 de fevereiro de 2001, do Contran, possibilitará aos profissionais da educação e seus especialistas, uma efetiva materialização desta proposta apresentada.

Então, para que o processo de integração das diversas áreas do saber, possa contribuir para a concepção dos seus alunos, dos diversos níveis de aprendizagem, vejamos o que sugere a Res. 120/2001 do Contran. (Anexo 11)

Projeto EDUCAÇÃO/SEGURANÇA NO TRÂNSITO-ESCOLAS DE ENSINO MÉDIO

3 MÉTODO DE PESQUISA

O trabalho baseia-se em pesquisa bibliográfica, com informações levantadas em livros e periódicos, e em pesquisa de campo, no município de Gaspar/SC.

Será realizado um levantamento histórico da região, e do corpo técnico disponível, através de consulta aos órgãos públicos locais.

A pesquisa de campo será do tipo documental e exploratória, onde serão solicitados através de ofício aos órgãos executivos de trânsito da comarca do município de Gaspar, documentos onde comprovem a real situação, bem como a as providencias tomadas com relação não somente ao acidente quanto às infrações mais aplicadas.

3.1 POPULAÇÃO E AMOSTRA

A amostra será composta por consulta a 01 (um) representante de cada órgão componente do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), na região de Gaspar/SC.

Prefeitura Municipal de Gaspar/SC;

3ª Ciretran – Circunscrição de Trânsito de Blumenau;

Diretoria de Trânsito do município de Gaspar/SC - DITRAN;

Polícia Rodoviária Federal - PRF;

Polícia Civil do município de Gaspar/SC - PC;

Polícia Militar de Santa Catarina – Gaspar/SC - PM;

Polícia Militar Rodoviária – Gaspar/SC - PMRv;

Corpo de Bombeiros de Gaspar/SC – CB;

Fórum da Comarca de Gaspar.

3.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

Como o estudo é exploratório e qualitativo, buscar-se-á os elementos que viabilizem o mesmo, dentro das expectativas criadas. O instrumento de coleta de dados primários será um encaminhamento de um ofício individual por pautas, com solicitação de dados atinentes a respectiva área de atuação.

3.3 PROCEDIMENTOS E ANÁLISE DE DADOS

As respostas serão agrupadas e resumidas por índice e gráficos estatísticos (ex. Soma-se o número de acidentes, vítimas e processos de todos os órgãos entrevistados). Com os resultados obtidos, será feita uma análise crítica.

4 RESULTADOS DA PESQUISA

Verificamos através da pesquisa realizada, o número de habitantes deste município, e algumas de suas características técnicas, conforme segue abaixo:

Município de Gaspar



Próxima a grandes centros têxteis do País, como Blumenau e Brusque, Gaspar implantou suas próprias malharias e pequenas fábricas.

Data de fundação - 18 de março de 1934.

Data festiva - 18 de março (aniversário da cidade).

Principais atividades econômicas - A indústria é a principal fonte de economia do município, seguida do comércio e da agricultura, onde se destaca a cultura do arroz. O turismo de Gaspar tem crescido muito, especialmente com a criação de hotéis-fazenda, pousadas e parques aquáticos.

■ **População** - 48.000 habitantes.

■ **Colonização** - Alemã, italiana e açoriana.

■ **Principais etnias** - Alemã, italiana, açoriana e africana.

■ **Localização** - Vale do Itajaí, a 15km de Blumenau, 28km de Brusque, 46km de Itajaí e 120km de Florianópolis.

■ **Área** - 369 Km².

■ **Clima** - Temperado, com temperatura média entre 15°C e 25°C.

■ **Altitude** - 18m acima do nível do mar.

■ **Limites geográficos** - Blumenau, Brusque, Itajaí, Navegantes, Luis Alves e Massaranduba

(fonte: site: www.sc.gov.br)

Como podemos verificar os dados do Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina - Detran/SC, a quantidade de veículos registrados no município de Gaspar, conforme segue abaixo:

GASPAR - 2005												
TIPO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dz
6-AUTOMOVEL	11262	11321	11352	11458	11521	0	0	0	0	0	0	0
14-CAMINHAO	943	951	952	949	957	0	0	0	0	0	0	0
17-CAMINHAO TRATOR	193	193	195	196	198	0	0	0	0	0	0	0
23-CAMINHONETE	413	416	423	427	438	0	0	0	0	0	0	0
13-CAMIONETA	1322	1326	1337	1339	1348	0	0	0	0	0	0	0
2-CICLOMOTOR	18	18	18	18	17	0	0	0	0	0	0	0
7-MICROONIBUS	44	42	43	41	40	0	0	0	0	0	0	0
4-MOTOCICLETA	3121	3161	3200	3241	3290	0	0	0	0	0	0	0
3-MOTONETA	565	583	592	606	622	0	0	0	0	0	0	0
28-OTONIVELADORA	4	4	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0
8-ONIBUS	62	61	63	63	63	0	0	0	0	0	0	0
21-QUADRICICLO	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10-REBOQUE	220	220	221	222	221	0	0	0	0	0	0	0
22-ROLOCOMPRESSOR	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
11-SEMI-REBOQUE	272	274	276	275	278	0	0	0	0	0	0	0
24-SIDE-CAR	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0
19-TRATOR DE ESTEIRAS	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
18-TRATOR DE RODAS	29	29	28	29	30	0	0	0	0	0	0	0
20-TRATOR MISTO	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
5-TRICICLO	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0
25-UTILITARIO	15	16	16	17	17	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	18494	18626	18731	18896	19054	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: www.detran.sc.gov.br

DADOS DA 3ª CIRETRAN - BLUMENAU

Conforme dados colhidos da 3ª Ciretran de Blumenau, verificamos a incidência de emissão de CNH's, nesta região desde o ano de 1999 até os dias atuais (17/07/2005).

Podemos observar o aumento significativo, praticamente foram emitidas o dobro, se comparado ao ano de 1999, com os últimos anos, ou seja, há um real crescente no número de pessoas habilitadas e por conseqüência, transitando/trafegando pelas vias públicas do nosso estado, conforme dados abaixo:

ESTATÍSTICAS DE CNH

RESULTADOS DA CONSULTA (Dados de 17/7/2005)

CIRETRAN – 3ª - Blumenau

ANO: 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004 e 2005

SERVIÇO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------

Blumenau

1999

Primeira Habilitação	0	0	0	0	0	0	0	920	1415	802	884	1296	776	6093
TOTAIS	0	920	1415	802	884	1296	776	6093						

2000

Primeira Habilitação	396	462	608	490	631	612	722	763	625	515	724	911	7459
TOTAIS	396	462	608	490	631	612	722	763	625	515	724	911	7459

2001

Primeira Habilitação	248	813	942	793	1094	832	926	978	814	880	945	973	10238
TOTAIS	248	813	942	793	1094	832	926	978	814	880	945	973	10238

2002

Com relação as infrações mais cometidas no estado de Santa Catarina, podemos concluir que das 12 (doze) infrações, 10 (dez) são de responsabilidade da pessoa que está dirigindo, ou seja, praticadas pelo condutor do veículo, entre elas estão relacionadas inclusive as de excesso de velocidade, confirmadas muitas vezes pelas declarações dos envolvidos em acidentes de trânsito.



SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA DO CIDADÃO
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO
GERÊNCIA DE INFORMÁTICA E ESTATÍSTICA DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO SISTEMA NACIONAL DE ESTATÍSTICA DE TRÂNSITO - SINET

VARIAÇÃO DAS PRINCIPAIS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO NO ESTADO

TIPO DE INFRAÇÃO	2003	2004	2005*	PONTOS
1 Estacionamento irregular	109.891	99.685	8.743	3 A 7
2 Veloc. superior até 20% - vias expressas, rodovias	106.838	93.395	5.968	5
3 Velocidade superior até 50% - não rodovias	113.917	79.775	4.897	5
4 Avanço de sinal	51.535	35.057	2.926	7
5 Veloc. sup. mais de 20% - vias expressas, rodovias	27.591	25.318	1.361	7
6 Não registrar veículo em 30 dias	23.562	23.719	2.065	5
7 Não usar cinto de segurança	28.837	23.045	2.270	5
8 Veículo não registrado e licenciado	25.740	19.467	1.425	7
9 Ultrapassagem indevida	23.913	15.650	1.033	5 e 7
10 Conduzir veículo s/ doc. De porte obrigatório	15.593	12.146	962	3
11 Veículo sem equip. obrigatórios	17.380	7.542	1.253	5
12 Velocidade sup. mais de 50% - não rodovias	2.107	1.955	97	7
Subtotal	546.904	436.754	33.000	
variação percentual		(20,14)		
Subtotal em março de cada ano	48.518	31.536	41.252	
variação percentual		(35,00)	30,81	

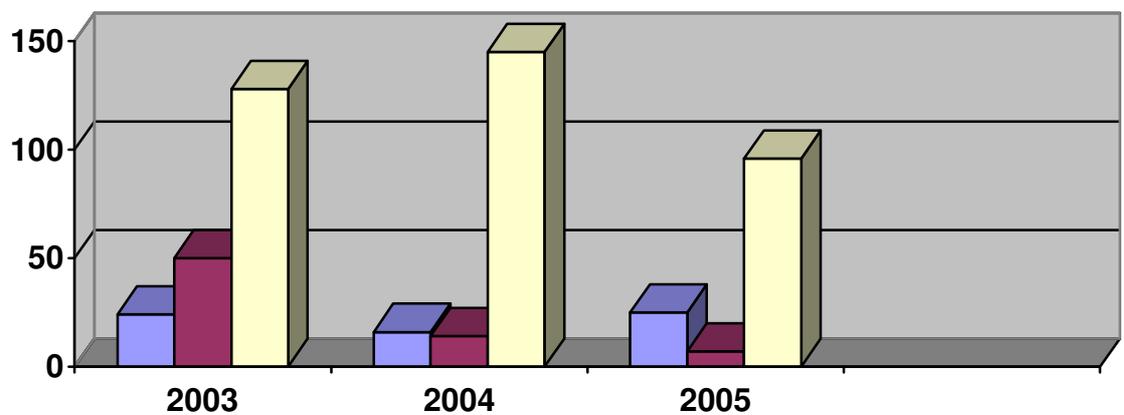
*DADOS ATÉ ABR2005

(fonte: www.detran.sc.gov.br)

DADOS DOS REGISTROS DE ACIDENTES E ATENDIMENTOS NO MUNICÍPIO DE GASPAR:

POLÍCIA CIVÍL	2003	2004	2005	TOTAL
Dirigir sem Habilitação	24	16	25	65
Dirigir sob efeito do álcool	50	14	07	71
Vítima de Acidente	128	145	96	369
Morte em Acidente	17	15	09	41
Total	219	190	137	546

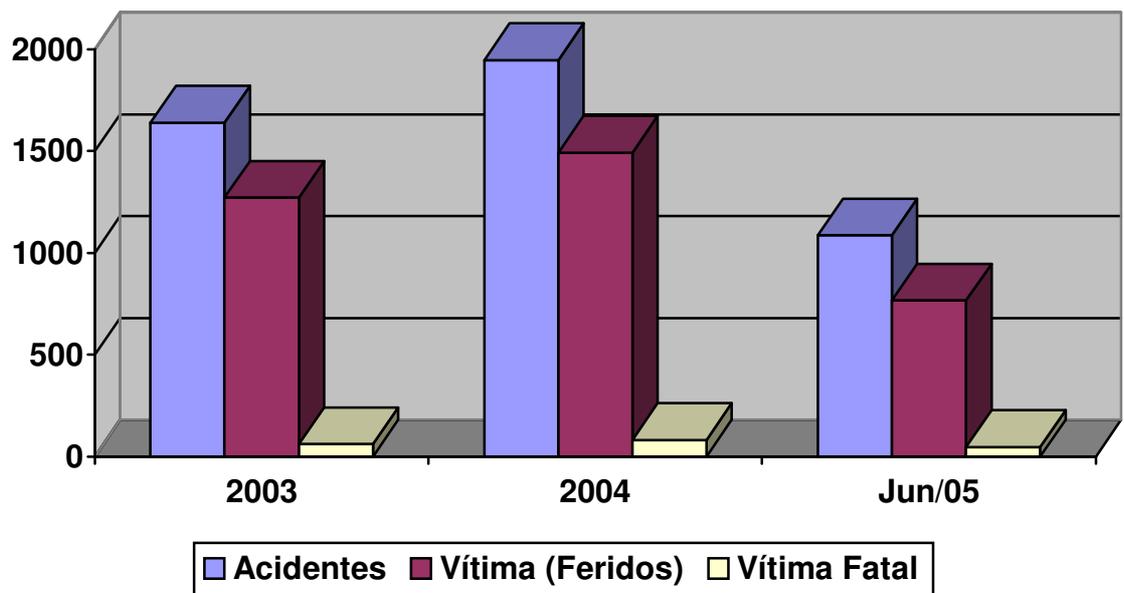
POLÍCIA CIVIL



■ Dirigir sem Habilitação
 ■ Dirigir sob efeito do álcool
 ■ Vítima de Acidente

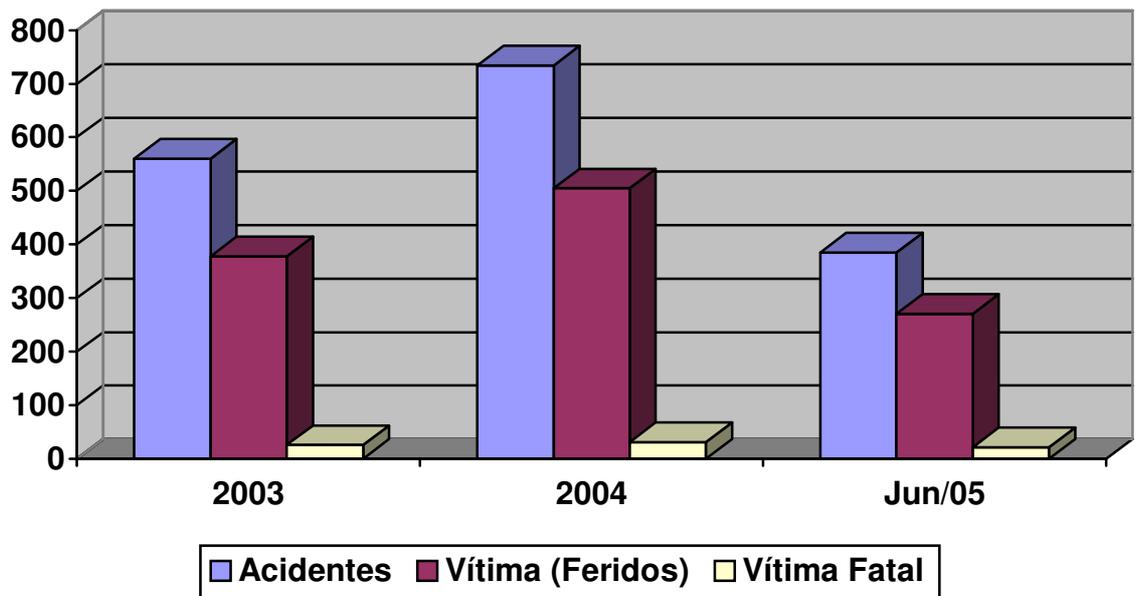
DADOS DOS REGISTROS DE ACIDENTES ATENDIDOS PELA POLÍCIA
RODOVIÁRIA FEDERAL NA BR 470:

PRF	2003	2004	JUNHO 2005	TOTAL
Acidentes	1640	1947	1086	4673
Vítima (Feridos)	1272	1492	766	3530
Vítima Fatal	60	81	47	188



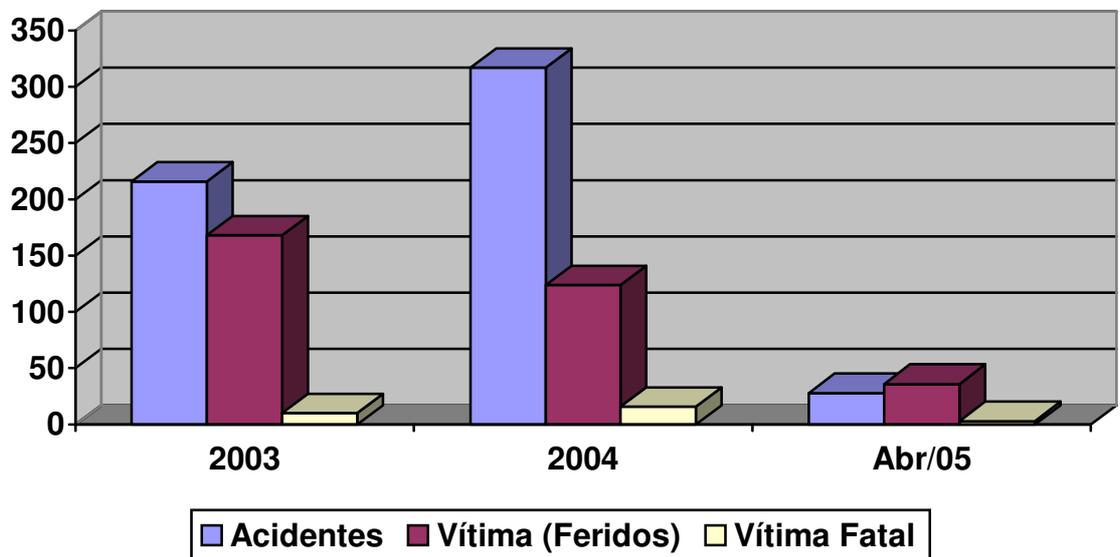
DADOS DOS REGISTROS DE ACIDENTES ATENDIDOS PELA POLÍCIA
RODOVIÁRIA ESTADUAL NA REGIÃO DO VALE DO ITAJAI:

PRE	2003	2004	JUNHO 2005	TOTAL
Acidentes	560	734	385	1679
Vítima (Feridos)	378	505	271	1154
Vítima Fatal	26	31	22	79



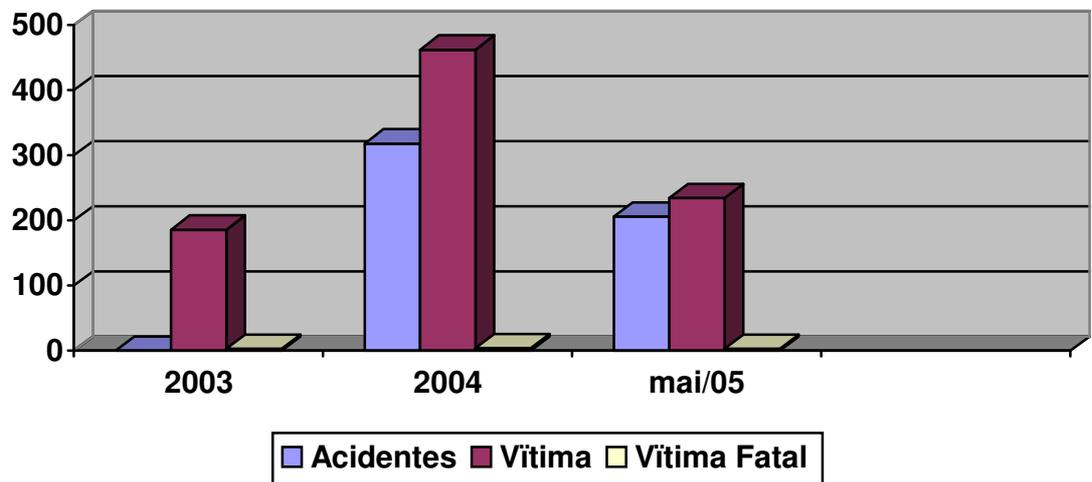
DADOS DOS REGISTROS DE ACIDENTES E ATENDIMENTOS NO MUNICÍPIO DE GASPAR/SC, PELA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA - PMSC:

POLÍCIA MILITAR	2003	2004	Abr/2005	TOTAL
Acidentes	216	317	28	561
Vítima (Feridos)	168	124	36	328
Vítima Fatal	10	16	03	29



DADOS DOS REGISTROS DE ACIDENTES E ATENDIMENTOS NO MUNICÍPIO DE GASPAR – BOMBEIRO MILITAR/SC:

BOMBEIRO MILITAR	2003	2004	2005	TOTAL
Sem Vítimas	XX	318	206	534
Vítima (Feridos)	186	462	234	882
Vítima Fatal	03	04	03	10



Em resposta ao ofício n.º 007/2005, encaminhado ao Poder Judiciário da Comarca do Município de Gaspar/SC, onde no referido ofício solicito dados sobre ações penais por delitos de trânsito. Conforme ofício resposta sob N.º 1080/2005, do referido Fórum da Comarca do município de Gaspar, despachado pelo Exma. MM. Juiz Direito Substituto, Rodrigo Coelho Rodrigues, informa que possui 61 (sessenta e um) processos ativos de Ações Penais tramitando nesta vara, considerando os anos de 2003, 2004 e 2005, conforme solicitação que segue em anexo.

ANÁLISE DOS DADOS

HABITANTES	48.000
VEÍCULOS	19.054
PRIMEIRA HABILITAÇÃO EXPEDIDA PELA 3ª CIRETRAN	10.000 por ano
PRINCIPAIS INFRAÇÕES	DE 12 INFRAÇÕES COMETIDAS, 10 SÃO DE RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR
MORTES NA REGIÃO POR ACIDENTE DE TRÂNSITO	138 MORTES NOS ÚLTIMOS 03 (TRÊS) ANOS; 46 POR ANO EM MÉDIA.

Analisando os respectivos dados apresentados neste trabalho, com a pesquisa realizada pelo IPEA (fls. 14), onde o número de mortes proporcional ao número de veículos é de 6,8 mortes para cada 10.000 mil veículos no Brasil, ou seja, nesta região chega, conforme os dados apresentados, a 21,75 mortes para cada 10.000 mil veículos, chegando a atingir mais de 300 %, o número de mortes por acidente de trânsito.

Está evidentemente explícito, que o município precisa urgentemente criar medidas eficazes, e uma delas é a implementação do Conselho Municipal de Trânsito - CMT, para interferir imediatamente, com o intuito de conter essa mortandade/carnificina desenfreada nas estradas da região.

O resultado da pesquisa, vai ao encontro da realidade do País, principalmente no tocante ao número de mortes por acidente de trânsito, como já citado anteriormente, onde dezenas de milhares de pessoas perdem a vida, ou quando não, ficam com seqüelas permanentes para o resto de suas vidas.

Outrossim, é relevante destacar, que estes números de vítimas fatais, são computados somente quando os resgates, polícia, chegam no local do acidente e deparam-se com a vítima já sem vida, isso significa que ao socorre-la e minutos depois vier a morrer no hospital, esta vítima não será incluída nos boletins, como sendo consideradas vítima fatal de acidente de trânsito. Então, os números aqui apresentados são em tese parte da realidade dos fatos, porém no meu ponto de vista técnico, entendo que lamentavelmente, esses números são fatalmente bem maiores, podendo chegar a 02 (duas) ou 03 (três) vezes maiores.

5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

As conclusões deste trabalho vêm ao encontro de soluções técnicas para a Gestão do Trânsito. Elas têm o propósito de contribuir cientificamente para a melhor compreensão dos mecanismos a serem aplicados no cotidiano dos usuários das vias terrestres.

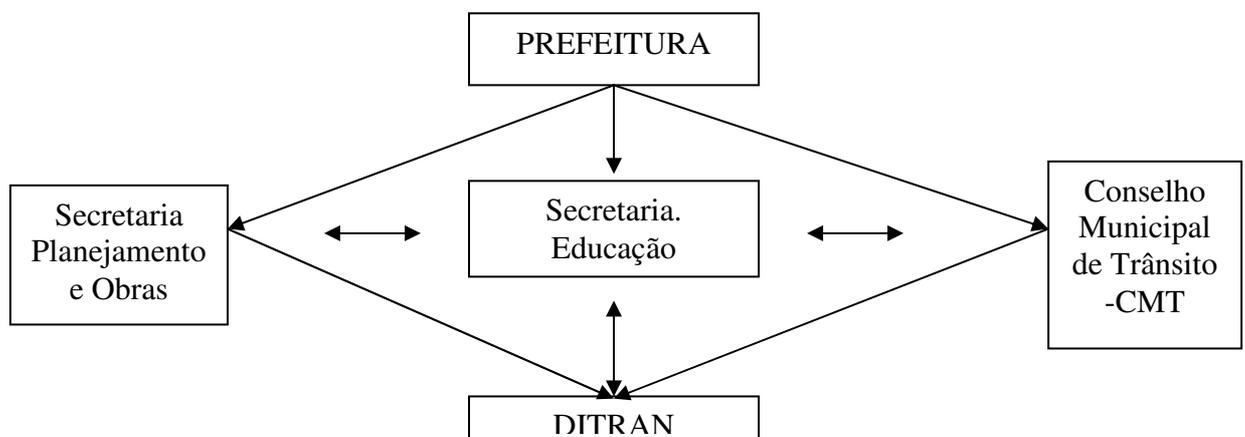
A validade deste trabalho está justamente na possibilidade de se criar um Conselho Municipal de Trânsito, formado por um grupo técnico especializado, para auxiliar nas questões de segurança no trânsito na cidade de Gaspar/SC.

Com relação ao objetivo geral desta pesquisa, que é a Criação do CMT – Conselho Municipal de Trânsito, pode-se concluir que, devido aos dados levantados e apurados, foi constatado a ausência de um corpo técnico especializado para discutir o tema, buscando soluções inteligentes para cada situação apresentada, ou seja, para cada desafio proposto.

Com isso busco otimizar a segurança no trânsito neste município, propondo ao poder executivo e ao legislativo do município, a criação do Conselho Municipal de Trânsito, da seguinte forma : *

- ✓ Apresentar ao Poder Executivo e ao Legislativo o referido projeto;
- ✓ Criar efetivamente um Conselho Municipal de Trânsito – CMT, tendo como missão, esclarecer e minimizar os aspectos diferenciados do entendimento e comportamento nas mais variadas formas de trânsito, ficando assim disponibilizado ;

ORGANOGRAMA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO



* O Conselho deverá contar com apoio de técnicos locais ou convidados para o auxílio nas decisões a serem tomadas.

- ✓ Apresentar a Secretaria Municipal de Educação e ao Departamento de Trânsito do município, o referido projeto;
- ✓ Reunir o corpo docente do município, para que junto ao CMT, possam dar início ao processo de transversalidade, interdisciplinaridade, servindo assim de base e fonte de pesquisa e conhecimento na área em questão;
- ✓ Elaborar encontros a níveis de Fórum de debates e discussões, onde as citadas áreas do saber, bem como outras unidades que atuam diretamente com o trânsito na região e convidados, possam participar enriquecendo o tema;
- ✓ Criar um calendário extracurricular de atividades voltadas à conscientização para o trânsito;
- ✓ Através do CMT, propor que seja elaborada a Semana Municipal de Trânsito, paralelo ao calendário anual da Semana Nacional de Trânsito, proposta pelo DENATRAN, para que as ações possam ser de fácil acesso para toda a comunidade, não somente aos condutores.

PROPOSTA DE LEI PARA CRIAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO –
CMT:

O Conselho Municipal de Trânsito - CMT, com sede no município de Gaspar/SC e presidido por um profissional com formação superior específica em trânsito, farão seus encontros a critério da necessidade apresentada, podendo primeiramente estabelecer encontros mensais e assim sucessivamente. O Conselho terá as seguintes competências, entre outras:

I – Opinar e sugerir medidas de segurança ao trânsito;

II – Propor medidas tendentes a disciplinar o trânsito das vias públicas de responsabilidade do Município;

III – Sugerir a adequação do trânsito de acordo com a legislação e suas normas, bem como a localização e horário de estacionamentos;

IV – Propor e sugerir medidas e ações municipais, no que couber, na forma do Art. 21 da Lei federal 9.503 de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

V – Participar de projetos e programas de educação e segurança para o trânsito, de acordo com as diretrizes do CONTRAN.

O Conselho Municipal de Trânsito será composto pelos seguintes membros efetivos, sendo:

I – um representante do Executivo Municipal;

II – um representante da Câmara de vereadores;

III – um representante da Delegacia de Polícia Civil;

IV – um representante da Polícia Militar de SC em Gaspar;

V – um representante da Polícia Rodoviária Estadual em Gaspar;

VI – um representante do Corpo de Bombeiros em Gaspar;

VII – um representante da Associação Comercial e Industrial de Gaspar;

VIII – um representante do Sindicato dos trabalhadores Rurais de Gaspar;

IX – um representante da Câmara dos Dirigentes Lojistas de Gaspar;

X – um representante dos transportadores de cargas de Gaspar;

XI – um representante da maior frota de veículos por categoria (táxis, ônibus, ...).

O presidente do Conselho Municipal de Trânsito, será escolhido pelos membros, sendo respeitado o critério de experiência técnica/profissional, na área de trânsito, para que possa estar conduzindo os trabalhos.

REFERÊNCIAS

8823c (Código de Trânsito Brasileiro) **Nova Coletânea de Legislação de Trânsito** / Carlos Flores Lazzari, Ilton da Rosa Witter. 18ª edição: Porto Alegre: Editora Sagra Luzzatto, 2001.

Brasil, Constituição (1988), **Constituição: República Federativa do Brasil** – Brasília: Senado Federal, Centro - Gráfico, 1988 – xvi, 292 p., 1. Constituição – Brasil (1988). 1. Título.

Trânsito: **Convenção de Viena** / Ilton da Rosa Witter, org. –2ª edição –Porto Alegre, RS: Sagra: DC Luzzatto, 1993.

Brasil, **Código Penal** / organização dos textos, notas remissivas e índices por Juarez de Oliveira. – 10. ed. – São Paulo : Saraiva, 1995. – (legislação brasileira).

“**Decreto-lei n. 2848, de 7-12-1940**, atualizado e acompanhado de Exposição de Motivos da nova Parte Geral, de Legislação Complementar especial, e Índices Sistemático e Alfabético-Remessivo do Código Penal...”

1. Brasil – **Constituição (1988)** 2. Contravenções (direito penal) – Leis e Legislação – Brasil
3. **Direito penal** – Legislação – Brasil I. Oliveira, Juarez de, 1940 – II. Título. III Série.

Decreto n.º 8670 – De 04 de Julho de 2005 – Prefeitura Municipal de Rio Negrinho/SC.

www.detran.sc.gov.br

www.gaspar.sc.gov.br

www.pre.sc.gov.br

www.pm.sc.gov.br

www.denatran.gov.br

www.dprf.gov.br

<http://www.pr.gov.br/detran/educa/curiosidades/histran.html>

ANEXOS

- ✓ Ofício n.º 001/2005 – Encaminhado Polícia Civil de Gaspar;
- ✓ Ofício n.º 002/2005 – Encaminhado a Polícia Militar de Gaspar;;
- ✓ Ofício n.º 003/2005 – Encaminhado ao Corpo de Bombeiros de Gaspar;
- ✓ Ofício n.º 005/2005 – Encaminhado a Prefeitura do Município de Gaspar;
- ✓ Ofício n.º 006/2005 – Encaminhado a Polícia Militar Rodoviária;
- ✓ Ofício n.º 007/2005 – Encaminhado ao Fórum de Gaspar;
- ✓ Ofício n.º 008/2005 – Encaminhado ao Hospital Nossa Senhora do Perpétuo Socorro;
- ✓ Ofício n.º 009/2005 – Encaminhado a Polícia Rodoviária Federal;
- ✓ Ofício n.º 010/2005 - Encaminho a Diretoria de Trânsito de Gaspar;
- ✓ Convênio de Trânsito entre o Município de Gaspar, Secretaria de Segurança Pública e Polícia Militar de Santa catarinan.º 13.949/2002/1;
- ✓ Memorando n.º 245/GAB/2005 – Prefeitura Municipal de Gaspar/SC;
- ✓ Ofício n.º 066/Séc/05 – PMSC;
- ✓ Ofício n.º 1080/2005 – Poder Judiciário – Comarca de Gaspar/SC;
- ✓ Relatório de Acidente de Trânsito Ano 2003/2004 e 2005 - Corpo de Bombeiros;
- ✓ Dados Estatísticos da PRF – Ano 2003/2004 e 2005.
- ✓ Dados Estatísticos da PRE – Ano 2003/2004 e 2005.
- ✓ Resolução n.º 120/2001 - Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).