

**INSTITUTO A VEZ DO MESTRE  
GERALDO TARLEI FERREIRA**

**A MUNICIPALIZAÇÃO IMEDIATA PARA ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO  
URBANO DE FORMIGA-MG**

**Belo Horizonte-MG**

**2012**

**GERALDO TARLEI FERREIRA**

**A MUNICIPALIZAÇÃO IMEDIATA PARA ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO  
URBANO DE FORMIGA-MG**

Monografia apresenta ao Instituto A Vez do Mestre (IAVM), como requisito parcial para obtenção do grau de especialista em Gestão, Educação e Segurança de Trânsito.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Nayra Paoli

**Belo Horizonte-MG**

**2012**

## DEDICATÓRIA

A minha esposa Marlene Amarante Garcia Ferreira, principal incentivadora, por saber que o conhecimento nos faz crescer, profissional e pessoalmente. A minha companheira, o meu sincero agradecimento pelas horas de concentração nos estudos, nas quais não pude dispensar a atenção e o carinho a ela merecidos.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente ao Pai criador e Senhor da vida, o DEUS de boa vontade, pela oportunidade de alcançar mais este degrau na escada do conhecimento e do saber. Posteriormente, aos colegas e amigos da 20.<sup>a</sup> CRG/DER-MG/Formiga, pelo incentivo e apoio, principalmente aqueles que cursaram esta pós-graduação comigo: Alberto Queiroz Soares, Sérgio Ramos Lopes, Helson Campos Soares e Lucimária Pereira dos Santos.

## RESUMO

Neste estudo, procurou-se sob a ótica do cidadão que reside na cidade de Formiga-MG, como também na experiência do Agente da Autoridade de Trânsito do DER-MG que, com uma experiência de 20 anos na Fiscalização do Trânsito e do Transporte Coletivo Intermunicipal e ainda como Educador de Trânsito, desenvolver este estudo segundo o conhecimento profissional e a pesquisa de campo, o qual se deu através de experiências diversas e de pesquisas que fundamentaram os temas abordados. O trânsito da cidade de Formiga é na concepção de todos os cidadãos conscientes, que procedem de forma educada e estão na medida do possível promovendo a segurança, tido como caótico e perigoso. Fato debitado à falta de uma fiscalização assídua e eficiente, sob a perspectiva da continuidade e da efetividade, o que ocorre em virtude da falta de um efetivo fiscal condizente para realizá-la, nos termos que se faz absolutamente necessário. Para tal, traçou-se um perfil da cidade no intuito de mostrar sua estrutura e carências existentes na fiscalização do trânsito, deixando a análise a quem com competência para fazer um melhor juízo quanto ao estudo da municipalização aqui defendido. Por uma questão de justiça, registrou-se ainda a preocupação do Poder Público Municipal na gestão atual, com a fluidez precária do trânsito urbano de Formiga, teve agora a iniciativa de implantar um projeto viário que envolve a renovação da pavimentação de vias, a inversão de mão de direção em muitas delas e a colocação de novos dispositivos de sinalização como forma de amenizar os perigos atualmente existentes e, porque não dizer, suprir a carência de fiscalização. Afinal, sabe-se que a fiscalização do trânsito urbano de muitas cidades ainda está a cargo da Polícia Militar, quando deveria estar sendo exercida diretamente pelo Poder Público Municipal, já que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) assim previu. Registrou-se por fim que, muitas cidades do Estado de Minas Gerais, ainda não adotaram esta medida legal e urgente. Como se não fosse à mesma uma iniciativa de preservação da qualidade de vida da população e porque não dizer, em defesa da própria vida de muitos que, em vista da ausência do poder educador e fiscalizador eficiente, estão expondo-as aos riscos do trânsito.

**Palavras-chave:** Municipalização. Trânsito. Educação. Segurança. Fiscalização.

## METODOLOGIA

A elaboração deste trabalho acadêmico se deu a partir de uma abordagem qualitativa, fruto da experiência vivenciada profissionalmente pelo pesquisador na fiscalização do trânsito rodoviário e, também, nas ações educativas desenvolvidas no perímetro urbano da cidade de Formiga, através de uma parceria existente entre a PMMG, DER-MG e SEST-SENAT.

Os comandantes regionais destas entidades, sensíveis ao fato da não existência de uma Coordenação Educacional na cidade, por não ter na mesma um Órgão ou Entidade Municipal vinculada ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e, cientes da imperiosa necessidade de levar ao cidadão a mensagem educativa de trânsito, estabeleceram que os mesmos seriam parceiros em todas as ações de cunho educativo, seja no espaço rodoviário estadual quanto no municipal. Obviamente que com o ciente da Prefeitura Municipal de Formiga, que se não apóia diretamente através de Agentes próprios para a legitimidade e consistência dos trabalhos, ao menos se manifesta favoravelmente através da doação de material educativo composto de faixas e cartazes, via Secretaria Municipal de Educação.

Esclarece-se ainda que abordagem qualitativa, fruto da experiência nas ações de trânsito, seja de caráter educativo e/ou repreensivo, leva invariavelmente o Agente Fiscal à reflexão sobre o comportamento do cidadão, e do qual fica sempre uma certeza: a de que o ser humano em sua grande maioria, quando contrariado no seu deslocar, esteja ele com razão ou não, protesta imediatamente.

E isto se dá pela falta de uma “consciência ética” quanto ao lugar que está reservado ao mesmo no espaço coletivo, e que lhe é proporcionado segundo a sua forma de comportamento. Mas, com certeza falta, também, aos residentes nas cidades onde o trânsito não recebeu ainda um tratamento adequado em vista da não municipalização, as informações de caráter quantitativo (fiscalização) e qualitativo (orientação) pertinentes, com a assiduidade e a eficiência que se fazem necessárias, como na cidade de Formiga.

Finalizando, frisar que ficou patente na elaboração deste estudo sobre o tema “municipalização do trânsito e sua essencialidade” a metodologia de Investigação Científica sob dois enfoques: o Empírico e o Teórico, contida no Livro “Como Produzir Uma Monografia” de Marco Antônio Larosa e Fernando Arduini Ayres, 2008.

Segundo os autores (2008, p.31), Empírico: trabalha diretamente com o objetivo real. Ex.: o antropólogo observa o ciclo da vida de uma espécie em extinção, do nascimento ao ataque de predadores, mas sem poder interferir em seu curso natural.

Como é o caso do trânsito no âmbito municipal, onde o pesquisador no exercício legal da função de educar, por força da parceria estabelecida, embasou a pesquisa do estudo em questão, frisando que apesar de agir em prol da mudança de comportamento, sabe que não tem poder para reverter à situação caótica e perigosa do trânsito da cidade, já que uma medida incisiva para tal é de competência exclusiva da autoridade municipal (Poder Público Municipal) e, aliás, de circunscrição também diferente daquela de atuação do pesquisador (Agente Público Estadual).

Teórico: são idéias e conceitos, científicos ou não, que serão fundamentados a partir de documentos, livros ou de outras pesquisas. Ex.: monografias produzidas com base em uma idéia ou problema a ser resolvido, em que o pesquisador busca comprovar o fato através de publicações que reforcem sua idéia. (LAROSA; AYRES, 2008, p.31).

Neste enfoque, foram buscados fundamentos em artigos diversos, de pesquisadores e estudiosos, que trabalham ou estudam minuciosamente o trânsito no Brasil, em diferentes cenários e aspectos e, em regiões distintas, visando contribuir para a melhoria do mesmo, obviamente. Como foi a intenção do pesquisador em relação ao trânsito da cidade de Formiga-MG.

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	7
1.1 Justificativa .....	8
1.2 Objetivo geral .....	8
1.3 Estudo de fundamentação exploratória .....	9
2 A CIDADE DAS AREIAS BRANCAS .....	11
2.1 Sobre a origem do nome .....	11
2.2 O perfil .....	11
2.3 A Localização .....	12
2.4 O trânsito urbano .....	13
2.5 A frota veicular registrada .....	14
3 FATOS QUE MOTIVAM OU DIFICULTAM A EDUCAÇÃO DE TRANSITO .	16
3.1 Trabalho educativo de base na cidade .....	18
3.2 Fatos dificultadores .....	20
3.2.1 Ausência de Campanha Educativa e as infrações persistentes .....	22
3.2.2 Informações insuficientes sobre perigos do trânsito urbano .....	26
3.2.3 Os pais são espelhos quando o tema é trânsito? .....	27
3.3 Poder correlato inerte .....	30
3.3.1 Disciplina ou transversalidade .....	30
3.4 Veículo automotor: objeto de <i>status</i> .....	31
3.4.1 Condutor experiente e ainda assim ineficiente .....	32
3.4.2 Conteúdo programático do CFC .....	34
3.5 O trânsito como uma questão de saúde pública .....	35
3.6 Quando a comodidade motiva a infração .....	38
3.7 Espaço primário eivado de maus hábitos .....	40
3.8 Pessoas influentes: infratores contumazes .....	42
4 MUNICIPALIZAR O TRANSITO É ATO LEGAL E DE RESPEITO À VIDA ..	44
4.1 A impunidade promove a impaciência .....	46
4.2 O trânsito e a Organização Sistêmica da PMMG.....	47
4.3 A inobservância do poder público municipal .....	48
4.4 Indecisão política ou técnica? .....	50
4.4.1 Ganhos com a municipalização .....	51
4.4.2 Prioridade da PMMG e o anseio popular .....	51



4.4.3 Organização disciplinar em médio prazo .....	52
4.5 A municipalização no Estado de Minas Gerais .....	52
4.6 A revitalização do espaço viário .....	56
4.7 Transporte coletivo municipal .....	59
4.8 O transporte escolar municipal .....	61
5 CONCLUSÃO .....	65
REFERÊNCIAS .....	67

## **1 INTRODUÇÃO**

Como preparar os habitantes de uma cidade para a participação responsável e harmoniosa no trânsito, seja na condição de pedestre e/ou condutor, se o Poder Público Municipal ainda não percebeu que a municipalização é a solução para a organização disciplinar do mesmo?

A municipalização foi idealizada por uma Equipe de Técnicos Especializados em Trânsito que, devidamente aprovada por quem com a competência para tal, foi a mesma inserida no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, portanto, vigente desde Janeiro de 1998, quando devidamente elencada no Artigo 24, ditou quais seriam as responsabilidades dos municípios.

O CTB trouxe uma divisão de atribuições e competências dentro do mais equilibrado espírito federativo, visando o estabelecimento de uma parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios tiveram, inclusive, a sua esfera de competência ampliada, pois, afinal, ninguém melhor do que o Poder Público Municipal para organizar e disciplinar a utilização do espaço físico viário da cidade que administra.

O espaço físico urbano deve, inclusive, estar dotado de vias que proporcionem um trânsito de veículos de forma ordenada e pressupõe-se que estejam devidamente pavimentadas, sinalizadas, e monitoradas através de um corpo de fiscalização eficiente que execute as funções que lhe são pertinentes: orientar, organizar e, se preciso for, aplicar as sanções que estão previstas na legislação vigente. Assim, a autoridade municipal estaria agindo no âmbito de sua jurisdição, através de seus agentes credenciados, acompanhando e disciplinando as relações do “ir e vir” de pessoas nas duas formas existentes: através da propulsão humana e/ou da motorizada.

### **1.1 Justificativa**

Passados 14 anos do início da vigência do CTB (Janeiro de 1998), muito pouco foi feito em termos de municipalização do trânsito, pois tão somente 1193 prefeituras dentre os mais de 5500 municípios assumiram a responsabilidade de planejar, projetar, sinalizar, operar e fiscalizar o trânsito nos termos do CTB. E fiscalizar efetivamente só vai acontecer se houver Agentes Fiscais próprios e

exclusivos para a finalidade, devidamente treinados e preparados e com a disponibilidade de tempo para a atualização que se faz necessária em termos de legislação de trânsito, já que esta é constantemente revisada através das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

É do conhecimento de todos os cidadãos que a missão da PMMG compreende uma grandeza bem mais complexa no mundo atual, ou seja, através do policiamento ostensivo deve proporcionar a segurança que as pessoas almejam e carecem. Assim, compreende-se que o combate da criminalidade é a prioridade da Polícia Militar na atualidade, não podendo, portanto, sofrer com a concorrência de qualquer outra atribuição que seja.

## **1.2 Objetivo geral**

A princípio, como forma de protesto individual na condição de cidadão que, ao praticar o exercício essencial do deslocamento no direito constitucional do “ir e vir”; seja na condição de condutor e/ou pedestre na cidade, observa na sua rotina a precariedade com que isto está sendo feito.

Na ótica do profissional de trânsito observar que, além de caótico, ele se torna a cada dia mais perigoso. Caracterizando, portanto, um empecilho para o exercício da ética e da cidadania, pois, afinal, na atual condição as relações de trânsito estão promovendo a discórdia em vez de estar aproximando as pessoas.

Nos objetivos específicos, destacam-se no contexto da municipalização quanto à possibilidade concreta de:

Despertar no cidadão o interesse pelo comportamento responsável, ético e seguro, enquanto usuário das vias públicas, possível de acontecer através da Coordenação Educacional que deve existir nos municípios que já tiveram esta iniciativa.

Criar a estrutura que possibilitará à Autoridade Municipal estar sempre municiada de informações a respeito do trânsito no âmbito de sua circunscrição, como das áreas saturadas de estacionamento, sobre os locais potencialmente perigosos e nos quais se faz necessária uma atenção especial, seja no reforço da sinalização quanto na fiscalização.

Sabe-se que no trânsito a segurança do cidadão é o objetivo maior a ser alcançado. E é justamente a autoridade municipal a responsável por oferecer ao

mesmo a oportunidade de estar inserido no contexto de forma segura e responsável; seja pela consciência promovida em vista da sensibilização ou se não, pelo fruto da repreensão advinda da disciplina imposta, que, infelizmente, também se faz necessária.

Portanto, somente com a implantação de um corpo especializado de fiscalização, composto das variáveis necessárias: divisão de educação e de repreensão; exercidas, obviamente, por Agentes devidamente preparados e treinados, será possível disciplinar e tornar o trânsito mais seguro.

### **1.3 Estudo de fundamentação exploratória**

Através deste trabalho procurou-se na ótica do cidadão e do Agente de Trânsito elencar os motivos que levam o condutor e o pedestre a ter ou não ter a educação de trânsito, ou seja, os fatos que são multiplicadores em Formiga e, principalmente, os muitos fatos dificultadores existentes e que contribuem para o mau comportamento dos mesmos. A começar pelo pedestre, que ainda não observa normas de deslocamentos e travessias das vias, pelo uso de equipamentos que não deveriam utilizar; pela formação de condutores que ainda deixa a desejar, pela falta de projetos educativos de trânsito, dentre outros.

Avalia-se então que isto ocorre em virtude da falta de iniciativa da autoridade municipal em acatar as determinações do CTB. A persistir o atual quadro caótico e perigoso, caso não haja fiscalização efetiva em caráter imediato, a atual situação se tornará insustentável. Portanto, não se vislumbra alternativas que não a iniciativa da municipalização. Afinal, o CTB procurou dentro do mais democrático espírito federativo estabelecer divisões de competência, justamente para que as normas de organização do trânsito em todas as suas circunscrições possam ocorrer na prática, o que ainda não se observa na esfera municipal, já que em muitas cidades o Poder Público Municipal ainda transfere esta atribuição à PMMG. Como é o caso da cidade de Formiga.

Na descrição dos capítulos deste estudo, objetivando justificar a municipalização com sendo o caminho para organização do trânsito urbano da cidade, procurou-se logo no capítulo 1 – da Introdução, registrar a respeito dos objetivos a serem alcançados com a implantação.

No capítulo 2 registra-se o perfil da cidade e o seu trânsito urbano atual, enfatizando a respeito da frota veicular desproporcional ao número de habitantes.

No capítulo 3, a pesquisa versou sobre os fatos que são multiplicadores e os que são dificultadores para o alcance da educação de trânsito na cidade de Formiga.

No capítulo 4, pesquisou-se a respeito dos procedimentos legais que fundamentaram a municipalização do trânsito nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) Lei Federal n.º 9.503/97, pelo qual se tornou possível e imperiosamente necessário, a distribuição de competências com vistas ao alcance da assiduidade e eficiência que se espera na fiscalização e disciplina do trânsito no Brasil.

No capítulo 5, concluiu-se a respeito da persistência das prefeituras municipais em querer debitar para a PMMG uma missão que não deveria estar sendo sua. No qual, acredita-se ter restado comprovado que este não é um procedimento justo e nem prudente, pois, afinal, a utilização e organização do espaço físico urbano são atribuições específicas do Poder Público Municipal e não da PMMG.

Sendo assim, a atribuição de tornar o trânsito seguro deveria, no mínimo, estar sendo compartilhada, ou seja, o Poder Municipal organiza, fiscaliza, julga os recursos e promove a educação de trânsito, cabendo à PMMG fornecer tão somente a logística de cobertura com vistas à segurança das atividades.

Por fim, que o autor ficará na expectativa de ter contribuído para justificar a municipalização do trânsito como algo a merecer do Poder Público Municipal de Formiga, uma atenção tão especial quanto àquela que é dispensada para a trilogia: educação, saúde e segurança. Pois, o deslocamento é condição essencial para as pessoas e assim, constitui-se em uma vertente que tem tudo a ver com ela. Afinal, se ele não está organizado implica em dizer que falta educação, cujo comportamento indevido coloca em risco não só a saúde, mas a própria vida das pessoas.

## **2 A CIDADE DAS AREIAS BRANCAS**

Como o tema deste estudo é o trânsito no âmbito municipal, e da falta de estrutura disciplinar observada na cidade objeto deste trabalho, em vista da ausência de um Órgão ou Entidade filiada ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) deve-se, antes de qualquer coisa, traçar o perfil do espaço sobre o qual se realizou a pesquisa, no caso, o da cidade de Formiga.

### **2.1 Sobre a origem do nome**

São duas as versões a respeito do nome da cidade, sendo a primeira contida no Anuário Histórico e Geográfico de Minas Gerais, que afirma: “Referência feita à correição de formigas por tropeiros que passaram pelo local e tiveram os seus carregamentos de açúcar atacados por estes insetos” (SENA, 1921).

Outra versão pode ser encontrada no livro “Acheugas à História do Oeste de Minas”, no qual se afirma:

Atribuiu-se o nome de Formiga ao mesmo que se dava aos aldeamentos de índios, criado na região pelo governador da capitania de Goiás, D. Marcos de Noronha, Conde dos Arcos. Denominação esta que estendia-se também ao ribeirão existente no local havendo ainda referências ao Rancho ou Sítio da Formiga (CORRÊA, 1955).

### **2.2 O perfil**

Apesar do nome sugerir para os que não a conhecem, tratar-se de algo minúsculo e pequeno quanto o inseto, portanto, de uma pequenina cidade, informa-se que estão os mesmos enganados. Com seus 64.856 habitantes, segundo dados extraídos do Censo IBGE de 2010, essa cidade é considerada polo regional em vista do forte comércio existente, bem como pela infraestrutura médico-hospitalar, educacional e turística oferecida não só aos seus habitantes, mas também para todas as cidades que estão na sua região de influência. Por isto, acredita-se numa população flutuante que em determinados dias comerciais fica próxima de 80 mil habitantes. Somente os habitantes da cidade possuem uma frota veicular superior a 30 mil veículos de transporte individual de pessoas.

## 2.3 Localização

Localizada no Centro-Oeste do Estado de Minas Gerais, na região conhecida como Campos das Vertentes, está posicionada às margens da Rodovia MG-050, importante corredor de tráfego que interliga a Capital do Estado com a rica e cada vez mais próspera região do interior paulista, onde se destacam cidades como Ribeirão Preto e Araraquara. Este foi o motivo do estabelecimento da primeira Parceria Público-Privada (PPP) no setor rodoviário brasileiro, firmada entre o Governo do Estado de Minas Gerais e a Concessionária Nascentes das Gerais, empresa que obteve a concessão para administração da rodovia.

Vale destacar que esta parceria contribuiu para o desenvolvimento de todas as cidades que estão situadas ao longo da rodovia, pois com a melhoria da infraestrutura e conseqüentemente da sua trafegabilidade, empresas instalaram unidades de produção e comércio na região, como também houve a implantação de serviços de utilidade pública em algumas delas, como a criação do Pelotão do Corpo de Bombeiros nas cidades de Formiga e Piumhi.

Pela sua posição geográfica, Formiga está situada no “Coração da MG-050”, há 200 quilômetros de Belo Horizonte e 230 km da Divisa do Estado de Minas Gerais com o Estado de São Paulo. Distanto ainda de outros importantes centros urbanos do Brasil, como por exemplo, Ribeirão Preto (330 km), São Paulo (450 km), Rio de Janeiro (500 km).



FIGURA 1 - Portal da Lagoa do Fundão  
Fonte: disponível em <<http://www.ferias.tur.com.br>>

## 2.4 O trânsito urbano

O trânsito urbano da cidade de Formiga caracteriza-se pela precária situação viária existente, pois, se não bastasse o número expressivo da frota veicular registrada, e que gera tumulto nos horários de pico, há ainda o problema do estreitamento das vias, que ademais são mal sinalizadas.

A Prefeitura Municipal, preocupada com a precariedade da organização do trânsito local, vem envidando esforços na implantação de um novo projeto viário para a cidade. No entanto, até que as mudanças estejam de fato viabilizadas e surtindo algum efeito em termos de fluidez, ainda assim persistirá o excessivo número de veículos existentes que, somados àqueles vindos das cidades vizinhas, torna a contagem volumétrica nos horários de pico algo realmente expressivo.

Aliás, bem mais do que expressivo, torna-o caótico em vista da falta de espaço para transitar e, também, para estacionar. Ocasão em que surge o mau comportamento de muitos que, aproveitando-se da falta de fiscalização, praticam as mais variadas infrações e com isto, promovem a irritação de outros que ainda conscientes e educados, fazem por onde ter uma participação responsável.

Segundo abordagem informal realizada pelo pesquisador junto aos militares da PMMG que fazem o patrulhamento ostensivo e que, por ocasião da Semana Nacional de Trânsito, ano de 2012, mais precisamente no período de 18 a 25 de Setembro, desenvolviam atividades educativas no perímetro urbano de Formiga, os quais, afirmaram que o crescimento acentuado da frota veicular culmina em infrações diversas, o que, além de provocar o desgaste emocional de todos, sejam eles condutores ou pedestres, acaba por contaminá-los e assim, promove a mudança de comportamentos, infelizmente. Se antes educado e cortês, agora estressado e agressivo.

Afirmaram ainda naquela oportunidade que, se não bastasse à fluidez lenta, conseguir uma vaga de estacionamento na via pública é algo penoso, já que o condutor transita com o veículo por vários minutos e nesta busca quase sempre infrutífera na região central, muitos abusam da velocidade, da buzina, das arrancadas e das freadas bruscas.

Acresceram ainda sobre a situação caótica para fins de circulação verificada na área médico-hospitalar, existente na Rua Dr. Teixeira Soares, onde estão situados o Hospital São Luiz, a Santa Casa de Misericórdia, a Maternidade Santa



Mônica, o Centro Regional de Hemodiálise, o Pronto Atendimento Municipal (PAM), a Secretaria Municipal de Saúde com todas as suas divisões, que também é um motivador de movimentação extra de todos àqueles que a procuram para os fins previstos e por fim, clínicas e consultórios médicos diversos.

É, portanto, fato público e notório na cidade que estacionar nesta via é missão que requer uma paciência extremada. Aliás, virtude esta difícil de ser encontrada nas pessoas que estão em busca de tratamento médico, para si, para familiares e ou para amigos.

Situação esta que é constantemente veiculada na mídia local, em cuja via estreita e de mão-dupla de direção não consta, segundo o projeto publicado no Jornal “A CIDADE”, nenhuma alteração dentre aquelas que estão previstas, pelo fato de ser via de interligação de bairros com a região central da cidade.

## **2.5 A frota veicular registrada**

Segundo dados do Denatran do mês de Março/2012, estão registrados na cidade de Formiga um total de 34.634 veículos, assim distribuídos:

- 18.035 automóveis;
- 9.077 motocicletas;
- 2.461 caminhonetes;
- 1.595 caminhões;
- 1.034 motonetas;
- 681 camionetas;
- 536 reboques;
- 335 caminhões-trator;
- 227 ônibus;
- 151 micro-ônibus;
- 54 ciclomotor;
- 47 utilitários;
- 15 outros.

Desta frota registrada, são veículos particulares de passageiros os 18.035 automóveis, as 9.077 motocicletas, as 2.461 caminhonetes e as 1.034 motonetas, que somados perfazem um total de 30.608 unidades, os quais, se divididos pelos 65.000 habitantes da cidade geram um coeficiente de 2,4 habitantes por veículo.

Informa-se que no próximo capítulo abordar-se-á a respeito dos poucos fatores que são multiplicadores na cidade e, principalmente, sobre os muitos dificultadores para o alcance da educação de trânsito. Extremos que expõem a vida

de todos aos riscos de um acidente e quando não, fazem com que o emocional do cidadão fique cada vez mais instável e, portanto, a caminho do estresse!

Finalizando, registrar que somente com uma fiscalização assídua e eficiente no perímetro urbano da cidade poderá fazer com que menos veículos estejam a transitar, conseqüentemente para estacionar. Muitas das vezes, sem a menor necessidade e sem a menor condição de fazê-lo, seja pelas condições precárias de conservação e/ou pela falta de habilitação de seus condutores.

Portanto, até que ocorra a esperada mudança de concepção do cidadão brasileiro em relação ao veículo, ou seja, até que possam vê-lo e utilizá-lo como meio de transporte, e não somente como o almejado instrumento de projeção e de status, necessita-se que urgentemente seja instalada nas cidades onde o trânsito é fator de complicação e perigo para as pessoas, a devida estrutura de fiscalização prevista no CTB.

Por isto, abordar-se-á no próximo capítulo a respeito dos fatos que são facilitadores e, principalmente, sobre os muitos que são dificultadores na cidade de Formiga, com vistas ao alcance da educação de trânsito e conseqüente organização no deslocamento dos cidadãos.

### **3 FATOS MOTIVADORES E OS DIFICULTADORES DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

Pode-se afirmar que poucos são os fatos multiplicadores que estão sendo ofertados aos habitantes para a promoção da educação de trânsito no âmbito municipal. Apesar das autoridades locais saber que somente através dela pode-se sensibilizar as pessoas quanto ao sentimento de respeito que deve permear as relações do ir e vir quando no trânsito. Afirma-se isto, pois, é público e é notório que somente a educação pode transformar as pessoas, seja em qual contexto estiverem elas envolvidas.

Na cidade de Formiga, as únicas ações educativas desenvolvidas no perímetro urbano da cidade, seja nas suas ruas e avenidas, bem como no trecho urbanizado da rodovia MG-050, por ocasião da Semana Nacional de Trânsito, ocorrem por iniciativa dos participantes do Comando Educativo composto de Militares da PMMG lotados na 13ª Companhia Independente, dos Militares Rodoviários do 3º Pelotão da Polícia Militar Rodoviária Estadual, dos Militares do Corpo de Bombeiros, de Instrutores do SEST-SENAT, de Agentes Fiscais e Educadores de Trânsito da Equipe de Fiscalização da 20.ª Coordenadoria Regional do DER-MG, da qual o pesquisador faz parte e por isto tem conhecimento do fato e por fim, de voluntários de algumas entidades da sociedade civil, que juntos promovem neste período e também em outros de demanda atípica de veículos, como nas férias escolares, natal, ano novo, carnaval e semana santa, ações que incluem a distribuição de material educativo.

Quanto à Prefeitura, sempre convidada a fazer parte nas ações educativas, participa através da confecção de faixas e material educativo para distribuição em quantidade irrisória, não participando com material humano porque não os tem para esta finalidade, ou porque falta vontade neste sentido.

Neste esforço conjunto, os componentes do Comando Educativo fazem por onde, além da distribuição de material, marcar a atuação através do apelo que é feito aos pedestres e condutores sobre os perigos do trânsito, bem como sobre a imperiosa atenção que deve ser dispensada para o mesmo.

Para despertar a atenção e o respeito das pessoas, o comando tem feito o possível para tornar o trabalho atrativo em vista da extensa programação naqueles períodos atípicos, através de peças de teatro, shows musicais, simulação de

acidentes mediante resgate, palestras nas empresas, nas escolas de ensino fundamental e superior de Formiga e região, merecendo registro o apoio recebido dos órgãos da imprensa local nesta empreitada.

Destaca-se ainda a atuação de jovens que participam de movimentos religiosos na cidade, os quais atuam nas blitzes educativas, ressaltando a todos sobre a imperiosa necessidade de assimilar a mensagem como também disseminá-la, seja no âmbito familiar, no local de trabalho, nos locais de lazer e até mesmo nos ambientes de cultos religiosos.

Neste contexto, somente através de um maior número de agentes multiplicadores, poder-se-á alcançar os objetivos traçados no Congresso Internacional onde a Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização Mundial de Saúde (OMS) fizeram para uma redução de 50% nos acidentes de trânsito com vítimas fatais, projeção esta para ser alcançada no período de 2011 a 2020, e que foi intitulado como a “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito”.

Pelo fato dos Agentes parceiros, quando das ações educativas, observarem o quantitativo de infrações cometidas e na oportunidade o pesquisador também, que ao monitorá-las capta os comentários do grupo de trabalho sempre permeado pela indignação em face dos absurdos constatados, faz por onde motivá-los ainda mais quanto à eloqüência na divulgação da mensagem educativa. Na qual, além do alerta quanto aos perigos do trânsito, enfatizam a respeito da pertinência da mensagem contida nos panfletos educativos que são distribuídos.

O que de certo modo contribuiu e vai continuar contribuindo para fermentar ainda mais o ânimo de todos com vistas ao empenho que deve ser dispensado neste tipo de ação, visando à tentativa de mudança da situação caótica existente na cidade, em vista da ausência de fiscalização e de ações norteadoras do comportamento do cidadão, empreendidas pelo Poder Público Municipal.

Embora não exista uma pesquisa formal versando sobre percentuais de infrações verificadas no trânsito da cidade, observou-se quando das ações educativas que o universo de pessoas que insistem em conduzir veículos sem usar o cinto de segurança é muito grande. E, em assim sendo, passageiros do banco traseiro seria procedimento inusitado questioná-los sobre o porquê do não uso do equipamento. Afinal, se o condutor não dá o exemplo como exigir que os passageiros o façam.

Destaca-se ainda nesta situação infracionária, a respeito das crianças que são transportadas no banco dianteiro e também sem o cinto de segurança. Procedimento este que abrange até mesmo as crianças que estão na faixa etária dos 2 aos 5 anos, que deveriam estar sendo transportadas no banco traseiro e com os dispositivos de retenção, inclusive.

Relativamente aos motociclistas é comum constatar a condução do veículo de forma abusiva, seja pela velocidade, como pelo uso indevido do capacete de segurança, ou seja, desprovido de viseira e quando não, com ela levantada e a jugular solta, isto é, não afivelada. Estas e outras situações de infração são observadas constantemente no trânsito local, principalmente quando das ações educativas de panfletagem. Nas quais, muitas das vezes, os Agentes tem que aguardar o término da utilização do celular para então, proceder com a abordagem.

### **3.1 Trabalho educativo de base na cidade**

Na cidade de Formiga não há um trabalho continuado e voltado para a educação de base dos futuros cidadãos. Exceto aquele eventual que é realizado pelos órgãos e entidades vinculadas ao Comando Educativo existente, que ainda nesta condição é tido pela população como importante por despertar as crianças para os perigos do trânsito.

Destaca-se que a comunidade escolar local e regional até que se esforça em transversalizar o tema, mas que em vista da falta do material pertinente encontra sérias dificuldades para torná-lo atrativo para as crianças. Afirmativa esta do próprio corpo docente das escolas que, rotineiramente, buscam o apoio do Comando para a realização de atividades que são feitas sempre que solicitadas, na 20ª CRG/DER-MG que, inclusive, tem fornecido material didático para as escolas solicitantes.

Quanto ao trabalho que é feito pelo comando com as crianças de Formiga e região, dispensa-se uma atenção especial pelo fato de seus realizadores estarem conscientes que a criança ao ser despertada para os perigos do trânsito, pela sua boa vontade em aprender, acaba por se tornar um agente multiplicador da educação. Afinal, ela de forma sensibilizadora leva a mensagem para os pais e, por isto, promove em muitos a mudança de comportamento.

Registra-se que a Coordenação Regional do DER-MG não mediu esforços no sentido de implantar uma pista de educação de trânsito que é muito útil, e conseguir

através das entidades civis e comerciais da cidade o apoio para a aquisição de brinquedos, tornando-a assim num instrumento de intercâmbio entre o pedagógico e o lúdico. Como também em tornar a sala de palestras num ambiente confortável e atrativo em vistas dos equipamentos ali instalados.

Nelas, sala e pista, as crianças recebem instruções quanto à necessidade do respeito às normas e regras de trânsito, do respeito que é devido às demais pessoas que com elas participam do trânsito e, tudo isto, como forma de respeito à vida. Por isto, enfatiza-se tanto a respeito de valores como responsabilidade, autonomia, tolerância, paciência, cooperação e solidariedade em prol da vida, valor maior!

Abaixo, algumas fotos feitas quando das ações educativas realizadas naquele espaço por agentes dos DER-MG e da Polícia Rodoviária Estadual:



FIGURAS 6 – Pista de educação de trânsito no DER-MG de Formiga  
Fonte: Arquivo do pesquisador

Algo é certo, seja para o adulto ou para a criança: quando uma informação é repassada com emoção ela vai se “aninhar” na inteligência e no emocional do receptor, de uma forma tão consistente, que a pessoa jamais vai se esquecer. Sem falar que, ao educar a criança de hoje, evita-se ter que punir o adulto de

amanhã e, principalmente, evitar que ele se envolva em acidente de trânsito e venha a perder a saúde ou a própria vida.

Todas as publicações sobre educação de trânsito são de fato válidas, pois, na essência, visam despertar as pessoas para a grave situação do trânsito no Brasil. No entanto, o artigo abaixo desperta a atenção pela síntese objetiva no que tange ao descaso das autoridades com esta questão:

Os governos deveriam conciliar os investimentos em infraestrutura de transporte público com ações diretas no ensino infantil, como forma de preparar as crianças brasileiras para um novo comportamento no trânsito na condição de futuros usuários, funcionários/operadores do sistema de transporte, gestores públicos, ciclistas, pedestres e motoristas. (CARDOSO, 2012, p.1).

Portanto, certo está que se o tema fosse levado mais a sério pelas autoridades federais, estaduais e municipais, de fato a criança estaria desenvolvendo habilidades enquanto usuários e, porque não dizer, tendo o interesse despertado para uma profissão futura, inclusive. E no exercício desta, seria com certeza um profissional preparado, consciente e empenhado, pois, afinal, é fruto de uma expectativa que foi devidamente alicerçada.

### **3.2 Fatos dificultadores**

Os fatos dificultadores, público e notórios, não são poucos. Aliás, começam no âmbito familiar, pois, muitos são os pais que ainda não tem uma consciência formada enquanto usuários das vias públicas e assim, no trânsito, não fazem por onde ter um comportamento exemplar. Alguns, até pelo contrário, parecem sentir prazer em mostrar que têm o pleno domínio da situação e por isto mesmo, em vez do comportamento educado e seguro, acreditam que o desafio seja a melhor forma de se mostrar e de se comportar.

Portanto, dirigir e falar ao celular é demonstração de habilidade na concepção de muitos, não usar cinto de segurança é prova de segurança, abusar da velocidade é forma de demonstrar uma perícia que ele acredita ter, dentre outras que só servem para formar na criança um comportamento distorcido, o qual somente poderá ser corrigido através da transversalidade do tema no âmbito escolar, com o apoio incisivo dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O CTB disciplinou a questão educação de trânsito dos Art. 74 ao 77, de uma forma clara e objetiva, no intuito de despertar todos os órgãos que estão envolvidos com o trânsito. De uma forma incisiva, inclusive, para aqueles que estão ligados à Educação e à Saúde, através de ações parceiras e paralelas, pois esta é uma questão que deve envolver esforços conjuntos.

O Art. 74 define que: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

O parágrafo 1º deste artigo diz: que: “É obrigatória à existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.” (CTB, 1997, p. 28).

No Art. 75 ficou estabelecido que o CONTRAN anualmente, elaborará os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, nos períodos especiais e/ou de demanda atípica, especialmente na Semana Nacional de Trânsito. O que está sendo observado em vista do esforço envidado pelos órgãos federais e estaduais envolvidos na fiscalização do trânsito, exceto nas cidades onde o mesmo não foi municipalizado, como na cidade de Formiga.

O Art. 76 diz que a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único: para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e da Cultura, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

- I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
- II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;
- III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;
- IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito. (CTB, 1997 p.28).



Questiona-se, no entanto, se o Ministério da Educação e Cultura tem incentivado e facilitado à abordagem do tema pelas escolas de todos os níveis, conforme o disposto no CTB? Acredita-se que não, pois do contrário, não estariam às mesmas buscando o apoio dos órgãos executivos e rodoviários envolvidos, do DER-MG e da PMMG na cidade de Formiga, para o fornecimento de material e promoção de ações educativas.

Registra-se que os esforços conjuntos em ações educativas eventuais surtem um efeito momentâneo, já que o trabalho pressupõe ações continuadas. Afinal, espera-se do usuário um comportamento devido todos os dias do ano. O que somente será possível através da Coordenação Educacional de Trânsito atuante.

O texto a seguir confirma esta necessidade, ou seja, de ações continuadas sobre Educação de Trânsito:

Países como Suécia e Japão que já amargaram estatísticas tão lamentáveis quanto às do Brasil, através de programas continuados de Educação de Trânsito os tornaram referências mundiais de trânsito seguro, provando que o caminho é a educação. Entretanto, no que diz respeito às campanhas curtas, estas não funcionam ou funcionam mal, pois têm efeito efêmero, assim como programas interrompidos, pois podem passar uma idéia errônea, subliminarmente, de que existem alguns períodos do ano nos quais se devem cumprir regras de trânsito: fica parecendo que a segurança no trânsito não precisa ser uma tarefa contínua. (BURNS, *et al.*, 2006, p.10).

Entretanto, deve-se registrar também que a ausência total de ações educativas configura omissão de quem com o dever e a competência para realizá-las. Por isto, entende-se que o Comando Educativo existente em Formiga deva continuar realizando-as, ainda que eventualmente, até mesmo como forma de sensibilizar o Poder Público Municipal com vistas à municipalização.

Apesar do texto legal contido no Artigo 74 do CTB afirmar que a educação de trânsito é um direito de todos, estão alijados do mesmo os cidadãos que residem em cidades onde o trânsito não foi municipalizado, em vista da inexistência de órgãos e/ou componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

### **3.2.1 Ausência de campanha educativa e as infrações persistentes**

Na concepção de Agentes de trânsito, do pesquisador também, algumas infrações cometidas são passíveis de compreensão, como não portar o CRLV do

veículo por esquecimento, uma luz que pode de uma hora para a outra não funcionar, etc., apesar de cientes que não está previsto na legislação a justificativa por esquecimento e/ou negligência.

Muitas outras, no entanto, são desprovidas de qualquer justificativa de cometimento: recusar o uso do cinto de segurança, o excesso de velocidade, uso do celular na condução do veículo, as ultrapassagens perigosas, ingestão de bebida alcoólica ao dirigir e por fim, uma que é própria dos motociclistas teimosos: não usar o capacete de segurança, ou usá-lo de forma inadequada.

Sobre esta última infração, encontrou-se a motivação para a realização de uma pesquisa de campo em Formiga, com vistas à elaboração de uma campanha educativa, da qual fluiu a inspiração da equipe na criação do panfleto:

Frente:



Verso:

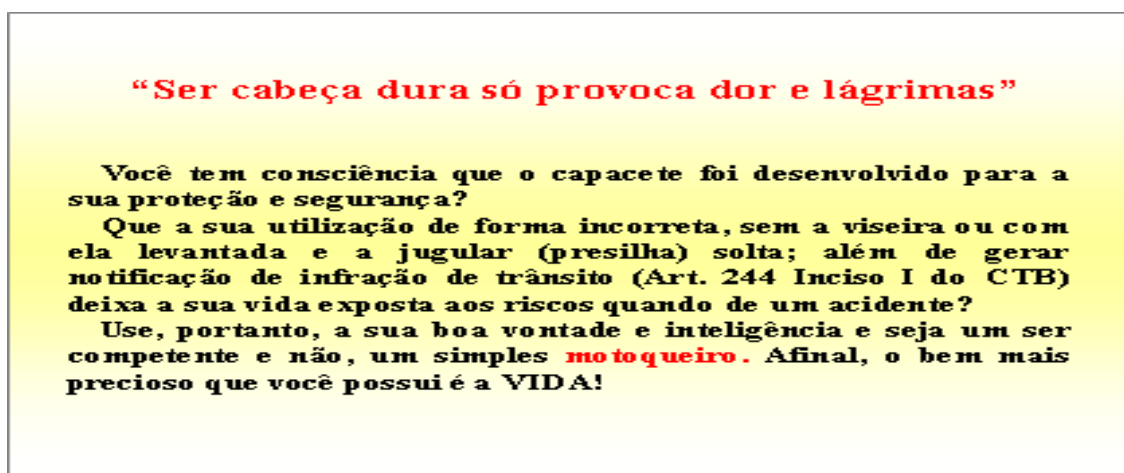


FIGURA 7 – Panfleto educativo  
Fonte: Arquivo do pesquisador

Registra-se que esta pesquisa de campo foi realizada na Avenida Brasil, principal via de acesso à cidade, muito utilizada por motociclistas em vista das diversas empresas que estão situadas na mesma, e da qual resultou o quadro estatístico apresentado a seguir:

<b>Horário: de 11h00 às 12h00 – Sentido: Cidade / MG-050</b>							
Motociclistas	Capacete		Viseira			Jugular	
	Sim	Não	Baixa	Suspensa	Sem	Sim	Não
191	91	0	12	75	4	77	14
<b>Horário: de 11h00 às 12h00 – Sentido: MG-050 / Cidade</b>							
Motociclistas	Capacete		Viseira			Jugular	
	Sim	Não	Baixa	Suspensa	Sem	Sim	Não
160	160	0	25	119	16	138	22
<b>Horário: de 16h00 às 17h00 – Sentido: Cidade / MG-050</b>							
Motociclistas	Capacete		Viseira			Jugular	
	Sim	Não	Baixa	Suspensa	Sem	Sim	Não
122	122	0	10	109	3	104	18
<b>Horário: de 16h00 às 17h00 – Sentido: MG-050 / Cidade</b>							
Motociclistas	Capacete		Viseira			Jugular	
	Sim	Não	Baixa	Suspensa	Sem	Sim	Não
219	218	1	19	192	8	201	18
<b>Total</b>							
Motociclistas	Capacete		Viseira			Jugular	
	Sim	Não	Baixa	Suspensa	Sem	Sim	Não
592	591	1	495	66	31	520	72
Percentual %	99,83		83,61			0,878	

FIGURA 8 – Tabela de dados estatísticos

Fonte: Pesquisa de campo

Considerações acerca dos dados acima expostos:

- Que o índice de pessoas usando o capacete ocorreu por se tratar de uma via de intensa movimentação de veículos, o que faz o cidadão crer que nela pode haver fiscalização;
- Que o índice de pessoas usando incorretamente o capacete ainda é alto: 83% com a viseira levantada; 5% sem viseira; com a jugular – presilha - afivelada foi de 87%; ainda ressalta-se que 13% dos motociclistas insistem em utilizá-la solta;

- c) Por fim, a certeza deixada a respeito do uso do equipamento: que o mesmo é usado simplesmente para evitar a autuação e nunca como um item vital de segurança para a condução do veículo. E isto pela falta de educação para o trânsito no espaço viário urbano, desprovido que é de ações educadoras continuadas e de fiscalização assídua.

Deve-se admitir, no entanto, que seria esperar demais que numa sociedade onde se assimila modas e hábitos com facilidade e que prioriza tanto a comodidade em detrimento da segurança, venham às pessoas a mudarem de comportamento espontaneamente. Aliás, é justamente por esta comodidade exarcebada que tantos acidentes têm ocorrido nos perímetros urbanos, principalmente.

Este tema é abordado em diversos seminários sobre segurança de trânsito. Um deles se deu recentemente no “Ciclo de Debates Siga Vivo”, promovido pela Assembléia Legislativa de Minas Gerais, na etapa do dia 28 de junho do corrente ano, na cidade de Divinópolis-MG, quando por informação do Comandante do 10.º Batalhão do Corpo de Bombeiros Militar daquela cidade, Major Bombeiro Militar Manoel dos Reis Moraes, que a ocorrência mais atendida pela instituição é justamente o resgate de motociclistas.

Informação esta do Comandante Militar e que foi respalda por aquela prestada pelo Diretor Técnico do Hospital São João de Deus de Divinópolis, Dr. Alair Rodrigues de Araújo, ao afirmar que o hospital recebe pacientes de toda a região, muitos politraumatizados em acidentes de trânsito.

Registram-se ainda os trechos de matéria pertinente, onde o autor enfatiza a respeito e a que ponto chegou o mau uso do veículo no Brasil:

O aumento do número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no Brasil preocupa não só os órgãos de trânsito do país. A Organização Mundial de Saúde (OMS) está convencida de que os motociclistas são os principais responsáveis pelos acidentes. “Consideramos que 70% das causas [de acidente] são devidos a fatores humanos. E, agora, temos o problema das motocicletas: com o aumento da frota de motocicletas aumentou muito o número de acidentes devido à má condução do veículo”, disse Mercedes Maldonado, representante da OMS no Brasil. O tema foi discutido na tarde de hoje (24) no Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Transportes, promovido pelo Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt) Mercedes Maldonado apresentou números para mostrar que as principais causas de acidente de trânsito no Brasil são excesso de velocidade (26%), infraestrutura rodoviária (20%) e motocicletas (16%). Segundo o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense, as maiores vítimas de acidentes de trânsito no

Brasil ainda são os pedestres, mas os motociclistas já ocupam a segunda posição. “Metade das pessoas que morrem anualmente é pedestre. Em segundo lugar, e crescendo enormemente, estão os motociclistas. Há também uma questão que envolve o excesso de velocidade com ou sem álcool e a da má habilitação”, disse ele. Já o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Mauro Ribeiro, alerta: “temos lugares no país onde 50% dos óbitos são de motociclistas”. (CRUZ, 2011, p.11).

Ainda neste enfoque, merece registro também as informações contidas do Artigo intitulado “Motocicletas, o perigo que não para”, onde uma especialista em Psicologia do Trânsito, em vista do número crescente de acidentes no país, afirmou:

Que os acidentes sem vítimas e com perdas apenas materiais, ainda assim causam impactos psicológicos, em decorrências da fragilidade revelada diante do inesperado.

Que os estudos feitos com sobreviventes quando dos acidentes com vítimas, mostram que os sentimentos são de perplexidade, incredulidade, inconformismo, revolta e um intenso e prolongado sofrimento psíquico, com lembranças recorrentes e hipervigilância, com risco de desencadear quadros de transtornos do estresse pós-traumático e do pânico, ansiedade e depressão.

E por fim, que muitos problemas gerados no trânsito apontam para conflitos de relacionamento: o predomínio da máquina sobre as pessoas, o uso do veículo com instrumento de poder e competição, descontrole emocional, egoísmo e irresponsabilidade. A mobilidade humana tem sido orientada pela competição, e não pela cooperação. (TOSTA, 2012, p.10).

### **3.2.2 Informações insuficientes sobre perigos do trânsito urbano**

Fato é que são poucas as informações divulgadas para o cidadão sobre os perigos do trânsito urbano. Por isso, da necessidade das autoridades competentes fazer por divulgá-las e de forma atrativas e inovadoras, na tentativa de municiá-los e influenciá-los com vistas à mudança esperada. O que seria, aliás, muito mais econômico para o Poder Público promover e disseminar a informação com vistas à prevenção do acidente, do que arcar com os custos dos tratamentos médicos via Sistema Único de Saúde (SUS) que visa, em regime de urgência, tratar os ferimentos e doenças originadas nos acidentes de trânsito. Muitos deles com marcas profundas na vida não só do acidentado, mas da própria família. Afinal, as sequelas deixadas são irreparáveis em vista das cicatrizes profundas provocadas no físico e no emocional do acidentado, incapacitando-o para o trabalho e, quando chefe de família, gerando dificuldades financeiras para todos os seus dependentes.

**ESTATÍSTICAS DE VÍTIMAS DE TRÂNSITO:** o quadro estatístico a seguir mostra segundo dados do DENATRAN, do Ministério da Saúde e da Seguradora

Líder – empresa que administra o DPVAT, que os acidentes de trânsito ocorrem com uma frequência muito maior nos perímetros urbanos das cidades, divergindo do conceito de muitas pessoas, que acreditam que os perigos existentes na condução de veículos ocorrem tão somente quando no trânsito rodoviário.

<b>ACIDENTES COM VÍTIMAS</b>			
<b>Ano</b>	<b>Total</b>	<b>Acidentes em rodovias</b>	<b>Acidentes em zona urbana</b>
1999	376.589	31.208	82.383
2000	286.994	38.190	179.594
2001	307.287	49.545	238.132
2002	251.876	55.622	191.745
2003	333.689	46.768	223.692
2004	348.583	55.700	248.024
2005	383.371	63.037	313.101
2006	320.333	49.035	245.350

FIGURA 9 – Dados estatísticos de acidentes

Fonte: Denatran, 2012.

### **3.2.3 Os pais são espelhos quando o tema é o trânsito?**

Está no conceito popular afirmar que os filhos se espelham nos pais para igualmente proceder na vida. Mas será que em se tratando do “ir e vir” no trânsito estão sendo eles os “espelhos” que os filhos precisam? Estariam refletindo uma imagem de promoção e preservação da vida? Afinal, a educação de trânsito despertada na criança através da exemplificação, mostra que a participação é coletiva, o que vem alertá-los para a importância da prática da cidadania.

Quando falamos em coletividade, onde pessoas observam os direitos e praticam os deveres, com certeza as relações acontecem de uma forma respeitosa, cordial, segura, enfim, ética. O que, aliás, falta não só no trânsito de Formiga, mas do Brasil, pois, se assim não fosse o quadro estatístico traria uma realidade bem diferente, principalmente no que tange aos acidentes ocorridos na zona urbana.

Por isso, da imperiosa necessidade de contarmos com espelhos mais polidos para refletir na criança de hoje, a formação do comportamento do condutor de

amanhã, cujas ações dos pais precisam estar imperiosamente pautadas na ética e, inclusive, direcionadas para o alcance de uma vida segura e, também, de respeito ao próximo.

Nas relações familiares que se formam por meio do fortalecimento de laços afetivos e do diálogo, ocorre por força da convivência harmoniosa e da formação dos valores sociais. Por isto, os laços de amizade e solidariedade dão proteção e fomentam a segurança.

Embora possam existir conflitos, com afeto, a saúde emocional de todos os membros da família fica mais equilibrada, fator preponderante para a formação da criança. Que é complementada por outros grupos também importantes, como a escola e o rol de amigos que é estabelecido.

Entretanto, pelo fato da vida dos indivíduos não se limitar aos grupos sociais, a verdadeira responsabilidade social formadora deve ser despertada justamente na família, já que é nela que se aprende sobre o que é certo e errado, no que tange aos direitos e deveres da pessoa. Por isso, o exemplo dos pais é fundamental na formação da conduta viária da criança.

Dessa forma, se a criança os vir na condição de condutor ultrapassar limites de velocidade, proceder com ultrapassagens em curvas, pontes e intercessões, onde a faixa é contínua, fazendo uso do celular na direção, não usando cinto de segurança ou ainda desrespeitando outros Agentes de Trânsito, como ciclistas e pedestres, irá no futuro agir de igual forma, infringindo as leis de trânsito e se comportando de forma perigosa.

Destaca-se ainda que apesar de publicações pertinentes ao tema “Educação de Trânsito” utilizarem uma linguagem clara, veiculadas em meio eletrônico e, portanto, acessível e com certeza de interesse das crianças, se os pais não incentivar a busca é evidente que ela não vai acontecer. Afinal, a criança nem sabe sobre a existência das mesmas e, ainda que soubesse, careceria de uma compreensão sobre a importância do tema para que pudesse então, ter o interesse despertado.

Sabe-se que na condição de pedestre e/ou de condutor, existem no momento muitos pais que não servem absolutamente para refletir uma imagem de comportamento adequado para os filhos. Quanto mais se interessarem pelo assunto e procurar incentivá-los para a busca de informações que venham a nortear a conduta viária desde agora.

Alguns pais, aliás, parecem até sentir prazer em desafiar o perigo e na condição primária do deslocamento, que é a de pedestre, ainda atravessam as ruas sem olhar para os lados, em locais absolutamente inapropriados, falando ao celular e quando acompanhado por uma criança menor, arrasta-a pela mão quando o certo seria segurá-la pelo punho e, portanto, de uma forma indevida, absolutamente equivocada e desafiadora do perigo formando, conseqüentemente, um comportamento distorcido na criança.

Na condição de motociclistas, alguns ainda conduzem a motocicleta de forma irresponsável, seja pelo fato de não usarem o capacete de segurança e/ou quando o fazem é de forma inadequada, conforme já registrado no trabalho de pesquisa de campo que motivou a campanha educativa (FIG. 7).

Existem ainda alguns inconscientes que se atrevem a transportar os filhos menores de 7 anos nas garupas das motocicletas, mesmo sabendo que isto é algo proibido pela legislação vigente, já que elas não tem ainda o equilíbrio e a força necessária para segurar com firmeza no corpo do condutor. Sem falar naqueles considerados absurdamente inconscientes, que transportam crianças sem o capacete de segurança, já que o equipamento reserva está sendo usado pelo segundo espelho (mãe) a qual, crente que está protegendo o seu amor, coloca-o apertadamente entre ambos.

Finalizando, se os pais expõem a vida de crianças ao risco iminente, como vão poder recomendar algo sobre o comportamento seguro? Certamente não serão atendidos, pois o melhor ensino para o trânsito é, indubitavelmente, o exemplo!

Sabemos que o exemplo vindo do adulto vale mais que muitas palavras e as crianças têm facilidade em aprender o que vêem. Portanto, temos que deixá-las ver apenas o que é correto. Nossas atitudes são copiadas pelos nossos filhos, então, não é difícil educar para o trânsito, basta nós mesmos pararmos de infringir as leis. (SILVA, 2010. P.1)

Deve-se registrar, no entanto, em defesa dos pais que assim agem, a respeito da falta de informações pertinentes para eles, as quais deveriam estar através de ações educativas, sendo constantemente repassadas para norteá-los. Afinal, não há como ensinar sobre algo que não foi ainda aprendido. Omissão esta que é uma marca das gestões municipais onde o trânsito não foi ainda municipalizado, e onde o mesmo ainda não recebeu o tratamento devido e compatível com a frota veicular atualmente existente, a qual frisa-se, gera tantos recursos aos cofres públicos



provenientes do recolhimento do Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

### **3.3 Poder correlato inerte**

Fica realmente difícil falar em segurança no trânsito quando sabido é que ela é uma questão de educação, e que o órgão máximo responsável no país, o Ministério da Educação e Cultura (MEC), pouco tem feito para ajudar na missão de incentivá-la no âmbito escolar, que seria o lugar mais indicado para instruir uma criança quanto ao tema, já que no âmbito familiar esta orientação primária não acontece.

Entretanto, ao invés disso, tem deixado comodamente que os órgãos executivos e rodoviários de trânsito promovam o conteúdo nas escolas, através de ações eventuais, quando deveria também ele (MEC) fazer a sua parte, já que este deve ser um esforço conjunto de todos com vistas à preservação da vida. Poderia, aliás, estar no mínimo municiando as escolas de material didático atrativo, possibilitando ao corpo docente trabalhar a questão de uma forma eficiente e assídua.

Ressalta-se que o DER-MG tem feito a sua parte como Órgão Executivo Rodoviário de Trânsito, pois se não bastasse às ações educativas de campo, ainda disponibiliza um curso à distância de Capacitação de Educação para o Trânsito, gratuitamente, via Internet, através do site: [www.nasescolas.com.br/dermg](http://www.nasescolas.com.br/dermg), ofertando ao participante acompanhamento técnico e pedagógico.

#### **3.3.1 Disciplina ou transversalidade?**

Quanto à questão da disciplina ou da transversalidade, ainda que existam pressões na sociedade no sentido de transformar a educação de trânsito em disciplina curricular, muitos entendem que as alegações do MEC são justas para não fazê-lo, pois, afinal, para lecionar tal matéria seriam necessários professores com capacitação específica e certificada, o que seria difícil em vista da carência do mercado.

Ainda que fosse através da transversalidade tão defendida, acreditam os estudiosos e neste contexto o pesquisador também, que é perfeitamente possível fazer um bom trabalho a respeito. Para isto, precisaria que o Ministério facilitasse o conhecimento e o procedimento dos professores no exercício da atividade, através do fornecimento de material didático pertinente, atrativo e facilitador da abordagem.

Muitos defendem e o pesquisador também, que a colocação deste material deveria estar no mercado de forma acessível a todas as escolas, sejam elas públicas ou privadas, no sentido de fazer acontecer de fato à transversalidade. Afinal, o objetivo seria sempre o de mostrar ao estudante que o deslocamento é condição essencial para o ser humano, seja na condição de pedestre e/ou de condutor. Aliás, esta última é aquela que desperta o fascínio nas crianças desde a mais tenra idade, pois já demonstram o interesse pela condução de um veículo, ainda que de brinquedo. Enfim, simplesmente recomendar que as escolas trabalhem o tema de forma transversal e não fornecer subsídios para isso, caracteriza a inércia.

### **3.4 Veículo automotor: objeto de *status***

Na realidade, muitos são os bens materiais que configuram esta qualificação. No entanto, o automóvel é o mais almejado e aquele que desperta nas pessoas a sensação de afirmação e *status*. Por isto, não basta atualmente ser proprietário de um, mas que seja de um modelo, se possível do ano e considerado confortável e com todos os “equipamentos necessários e não necessários”, mas que assim o torna da “moda”.

Segundo dados obtidos no endereço eletrônico do Denatran e, portanto, acessível a todos, houve um inchaço da frota veicular num período de tempo relativamente curto, a partir do ano 2000, cuja cidade de Formiga também não fugiu à regra. O fato grave nesta aquisição maciça é que muitos dos novos proprietários não estavam e ainda não estão devidamente preparados para a condução responsável do veículo, seja pela inabilidade ou por não terem ainda uma consciência formada quanto à postura correta de conduzi-lo nos termos esperados.

Mas como esperar conscientização, quando é de conhecimento que muitos ainda sequer se preocuparam em adquirir habilitação, fato condenável mesmo não existindo fiscalização no espaço viário normalmente utilizado. Ainda que experiente

na direção do veículo, esta não se traduz em conhecimentos sobre a legislação, uma vez que os mesmos não tiveram a oportunidade de estudá-la.

Versando sobre a condição do elevado grau de status que o automóvel alcançou no Brasil, a matéria intitulada “Carga tributária e lucro elevado fazem brasileiro pagar pelo carro mais caro do mundo”, o autor destacou trechos de reportagem da Revista Forbes, onde o articulista ironizou sobre esta condição:

Bastou um articulista norte-americano, da revista Forbes, Kennet Rapoza, ironizar o status que o brasileiro dá ao automóvel para que a discussão em torno do custo que pagamos pelo carro voltar à tona nas redes sociais e debates de economia pelos quatro cantos do país. Afinal de contas, por que um mesmo carro que lá fora custa X, aqui no Brasil é vendido a 3X?

A resposta comum e que há muito tempo não sai do discurso das montadoras é a carga tributária elevada, que dificulta a competitividade dos modelos produzidos no país em relação aos importados. O que também tem deixado muita gente intrigada é o fato de que carros fabricados no Brasil são vendidos em países vizinhos com preços bem abaixo do que os praticados aqui. Um exemplo é o recém-lançado EcoSport. Produzido na Bahia, o jipinho é vendido no país de origem por R\$ 53 mil na versão de entrada. Pois saiba que os chilenos pagam pelo mesmo carro o equivalente a R\$ 28 mil (preço de carro popular no Brasil). Mas será que a culpa por toda essa diferença de preços é a carga tributária? Todos sabem que os impostos sobre automóveis no Brasil são bem mais altos do que na Europa ou nos Estados Unidos. Segundo a Anfavea (associação que representa os fabricantes nacionais), os tributos equivalem a 30,4% do preço médio de um carro no Brasil. Já em países como Alemanha, França e Itália, a proporção varia entre 15% e 17%. Ela é ainda menor nos Estados Unidos (6,1%) ou no Japão(9,1%). Mesmo essa diferença de tributação não justifica o abismo entre os preços dos carros vendidos no Brasil e em outros países.

O professor de economia da Faculdade Boa Viagem, Roberto Ferreira, explica que vários fatores influenciam no preço final de um carro, como taxas, margens de lucro e a cultura do brasileiro de ligar o automóvel ao status. “Parte dos brasileiros dá mais valor à aparência do que ao conteúdo. Há também a questão dos novos ricos, que querem mostrar ascensão através do automóvel”, resume. Se pegarmos como exemplo o carro mais vendido do mundo, o Toyota Corolla, que por aqui custa em torno de R\$ 70 mil e é considerado carro de classe média alta ou novo rico.

Nos Estados Unidos o mesmo modelo pode ser comprado por pouco mais de US\$ 16 mil, o que equivale a cerca de R\$ 32 mil (no câmbio atual). Uma justificativa para a diferença entre os valores praticados lá fora e aqui é o contestado “Lucro Brasil”. Um estudo feito no ano passado pelo banco de investimentos Morgan Stanley, da Inglaterra, apontou que algumas montadoras instaladas no Brasil são responsáveis pela fatia mais gorda do lucro mundial de suas matrizes.

**Ironia e verdade:** Outro fator importante - e onde entra a “tiração de onda” do articulista, é que nós pagamos (sem reclamar) o preço que as montadoras determinam pelos carros. O status que o brasileiro dá para o automóvel é algo único no mundo. O que deveria ser um meio de transporte para atender às necessidades para cada tipo de pessoa ou família se transformou em um símbolo de ascensão social. (VASCONCELOS, 2012, p.15).

### 3.4.1 Condutor experiente e ainda assim ineficiente

Destaca-se ainda que muitos condutores aprenderam a dirigir numa época em que não se exigia a frequência nos cursos de aprendizagem oferecidos pelos Centros de Formação de Condutores (CFC) e, portanto, são desprovidos dos conhecimentos sobre a legislação de trânsito, noções de primeiros socorros, recomendações sobre a preservação do meio ambiente e, também, quase nada sobre a importância da Direção Defensiva nos tempos atuais.

Portanto, não há como esperar da parte destes um comportamento adequado nesse trânsito tumultuado de hoje em dia, o qual exige não só a habilidade, mas o conhecimento da legislação e, principalmente, a consciência quanto aos valores que deveriam estar aliados à experiência. Ademais, quando se reconhece que o poder público municipal responsável pela fiscalização não o faz nos termos que seriam necessários. Aliás, a persistir tal situação, pode-se dizer que cada vez mais a incolumidade física de muitos estará cada vez mais exposta aos riscos do trânsito.

Sabe-se, no entanto, que existe uma parcela de candidatos procurando o caminho certo para obtenção da CNH, ou seja, através da aprendizagem num CFC, ainda que nas cidades onde a fiscalização seja deficiente em vista da não municipalização.

Registra-se ainda que, apesar do trabalho educativo para o público adulto estar acontecendo com uma maior frequência nas blitzes educativas ao longo das vias, por iniciativa de órgãos da esfera estadual, é reconhecido que o seu alcance é reduzido em termos de conscientização, já que ali não é o melhor lugar para o usuário receber esta mensagem.

Para que ela fosse de fato assimilada, deveria estar sendo feito através de palestras em ambientes apropriados, nas quais a possibilidade de se enfatizar sobre a importância do resgate dos valores que são imprescindíveis na vida é muito maior, como também maior a possibilidade de assimilação.

Ressalta-se que nestas palestras, os educadores ligados aos órgãos estaduais, como é o caso deste pesquisador, fazem por onde enaltecer quanto à importância da humildade e da prudência, principalmente, como forma de avaliação contínua da postura de condutor e também de pedestre. Por isto, enfatiza-se sobre o real significado de valores que são tidos como vitais no trânsito:

- a) humildade: valor que leva o indivíduo a refletir sobre o comportamento e a conduta, e lhe faculta uma análise sincera a respeito de seus atos e ações;
- b) prudência: valor que leva o indivíduo a pensar antes de agir, para que ele possa então agir corretamente.

A própria recomendação da Política Legal enaltece a educação de trânsito como forma de trabalhar a possibilidade de mudanças de comportamentos e atitudes:

A educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes. Ela tem como mola mestra a disseminação de informações e a participação da população na resolução de problemas, principalmente quando da implantação de mudanças. (PNT – Política Nacional de Trânsito, 2004, p.15)

Registra-se ainda que ao abordar para o público adulto sobre a importância dos valores no trânsito, seja útil até mesmo para despertar nas pessoas sobre a questão da ética profissional que deve permear a ação de todo o trabalhador, pois, afinal, tudo aquilo que o ser humano se propõe a fazer deve ter como meta o alcance da qualidade. Afinal, ela é certamente a responsável pela grata sensação do dever cumprido. E este uma vez concretizado, eleva o comportamento humano, tanto no campo profissional quanto no pessoal.

### **3.4.2 Conteúdo programático do CFC**

Muitos defendem e o pesquisador também, que o legislador federal, no caso o CONTRAN, deveria prever e exigir algo mais dos CFCs em termos de repasse de um conteúdo relativo à Educação para o Trânsito. Afinal, repassar noções de Direção Defensiva para quem não tem a consciência formada enquanto condutor pouco vai acrescentar.

Registra-se que a falta de uma fiscalização no trânsito urbano contribui para o cometimento de infrações também no espaço rodoviário, pois, o cidadão crente que também lá não haverá uma competente fiscalização, comete infrações e quando autuados, se revoltam e a partir dali, cometem outras como forma de retaliação. Mesmo porque, os Centros de Formação em muitas cidades somente ministram suas aulas práticas de direção no espaço urbano.

Sabe-se que alguns daqueles que tiveram uma formação tida como adequada segundo a legislação vigente, num trânsito não fiscalizado eles acabam por incorporar os maus hábitos de conduta viária que são diariamente ofertados por aqueles tidos como experientes, mas que se tornaram inconscientes e ineficientes, em vista do cometimento das mais variadas infrações, as quais ficam impunes. Por isto o trânsito do Brasil aponta para a triste estatística que comprova a grande incidência de acidentes na faixa etária dos 18 aos 25 anos, onde os jovens condutores com pouco tempo de habilitação e de experiência, uma vez influenciados pelos maus hábitos de muitos e pela impunidade reinante, perderam suas vidas em vista de abusos cometidos quando na direção de veículos.

Enfim, de nada adiantará a promoção e a participação das autoridades brasileiras em seminários e congressos internacionais de trânsito, como naquele realizado na cidade de Porto Alegre, segundo texto publicado pelo Denatran, se efetivamente o Governo Brasileiro não copiar experiências positivas de outros países e adotá-las através de medidas de incentivo à fiscalização, atualização da legislação vigente e, se for o caso, de cobrança aos estados e municípios para a adoção das mesmas no âmbito de suas competências. Afinal, a legislação de trânsito é federal e deveria, portanto, ser observada em todo o território nacional. O que ainda não se aplica, já que a própria municipalização do trânsito em tão poucos municípios serve como exemplificação da disparidade existente.

Espanha. Durante o Congresso Internacional de Trânsito, realizado em Porto Alegre, em julho, a médica e diretora-geral de Trânsito do país, Maria Seguí Gómez, afirmou que para tornar o trânsito mais seguro, é preciso trabalhar em conjunto e nunca desistir. "Cooperamos, cooperamos e, quando estivermos cansados, cooperamos. Com quem? Com todos os que de uma maneira ou outra têm competência nessa matéria", disse ela. Segundo Maria, a Espanha investe, principalmente, em educação, legislação e infraestrutura. Com o aumento da fiscalização e número de guardas nas ruas, rigor da legislação, mudanças na formação de condutores, o país reduziu significativamente as mortes no trânsito. Em 2003, a Espanha ocupava a 17ª posição no ranking europeu de países com menor mortalidade no trânsito. Em 2009, passou a ocupar a 9ª posição. Nesse período, as ações na área reduziram o índice caiu de 128 mortos por milhão de habitantes, para 59 mortos. (DENATRAN, 2012).

### **3.5 O trânsito como uma questão de saúde pública**

Especialistas afirmam em estudos e publicações diversas que, todo ser humano em sã consciência almeja a preservação da saúde e da segurança e,

consequentemente, a continuidade da vida com bem estar e tranquilidade. Só que para muitos cidadãos isto somente será possível através das bênçãos do céu, pois, fazer por conquistá-las, praticando os valores que são essenciais, é algo relegado a um plano secundário. Afinal, não é prazeroso e acaba, portanto, não sendo prioridade. Infelizmente, o prazer é busca incessante para muitos e ainda que para obtê-lo, tenham que expor a própria vida aos riscos do trânsito.

Muitos defendem e neste universo o pesquisador também, que as campanhas educativas de trânsito deveriam merecer uma paridade com aquelas realizadas para a saúde, pois, o cidadão para viver bem, com saúde e qualidade de vida, deveria abrir mão dos prazeres que são nocivos e/ou perigosos à vida e, também, dos maus hábitos de conduta viária. Afinal, se o mesmo envolver em acidente de trânsito pode vir a perder a vida e quando não, a saúde!

Registra-se que o próprio Art. 77 do CTB estabelece como dever do Ministério da Saúde, a divulgação de campanhas educativas sobre normas de conduta viária, dentro de um esforço conjunto de forças legais.

Que no âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76. (CTB, 1997, p. 26).

Quanto ao Art. 76 persiste também um questionamento: será que os órgãos ligados ao Ministério da Saúde, como por exemplo, as Secretarias Municipais de Saúde tem feito por divulgar sobre o estabelecido no caput do mesmo? Sabe-se que na cidade de Formiga não. Aliás, a bem da verdade, nem mesmo na mídia nacional tem-se observado a divulgação de tais recomendações, por iniciativa do gestor legal da área de saúde.

Os maus hábitos há muito arraigados, sejam eles de saúde e/ou de trânsito, possuem uma tendência ao vício comportamental. Muitos educadores entendem que as campanhas educativas alusivas à saúde e ao trânsito deveriam caminhar juntas e veiculadas simultaneamente. E neste contexto, o pesquisador no ensejo deste trabalho acadêmico e por acreditar que a preservação da vida passa pela qualidade da saúde ao longo de uma existência, sugere algumas frases de impacto com o intuito óbvio de despertar as pessoas para os perigos do trânsito:

- Gordura em excesso mata, e a velocidade excessiva também!
- Água parada faz proliferar o “mosquito da dengue” e ele pode matar, mas a ultrapassagem indevida também!
- A via sedentária traz riscos à saúde, mas atravessar a rua sem olhar para os lados também!

Destaca-se no momento uma que está em franca divulgação, e por isto mesmo se tornou atrativa para as pessoas: sobre a importância do peso correto e das medidas certas para os que se preocupam com a saúde, com a aparência que é algo que mexe com o ego de todos e que, ainda bem, tornou-se uma rotina de vida para muitos adultos.

Aliás, neste contexto, em vista do sucesso da campanha promovida pela Rede Globo de Televisão para os adultos, uma outra destinada ao público infantil está sendo veiculada e, criativamente, foi intitulada como “Medidinha certa”, mostrada aos domingos no Programa Fantástico, que oportunamente alerta os pais e os filhos quanto à importância de se preocuparem desde já com a saúde, através da prática de atividades físicas e de uma alimentação saudável. Atitude louvável e realmente oportuna, pois, para as crianças que já apresentam excesso de peso, o melhor é que desde cedo comecem a combatê-lo.

Para tanto, seria oportuno e imperioso à veiculação de alguma campanha atrativa como essa, para despertá-las sobre a necessidade da educação para o trânsito e assim, desde a infância estar preparadas para o comportamento adequado. Confirmando a tese de que o trânsito é uma questão de saúde pública, buscaram-se fundamentos em situações reais onde condutores, em vista do desgaste emocional, já apresentam sinais do estresse provocado pelo mesmo. Como na matéria veiculada no Jornal Estado de Minas e no seu endereço eletrônico: [www.uai.com.br](http://www.uai.com.br), intitulada “Motorista que largou ônibus lotado na Savassi afirma que é tranquilo, mas surtou”. Confirmando o desgaste emocional a que são submetidos:

Faltava pouco para as 18h de terça-feira. Rodrigo parou o coletivo da empresa Via Sul no semáforo da Avenida Cristóvão Colombo, confluência com a Praça da Savassi. Esperava a luz verde para entrar na Getúlio Vargas. Dirigia-se ao Caetano Furquim, na Região Leste, para completar a viagem de quatro horas de ida e volta, da linha 9250, ao Nova Cintra, Região Oeste. À frente dele, uma picape Strada, cinza, de placa



desconhecida. O sinal abriu e a caminhonete não se movimentou. Rodrigo buzinou, e nada. A luz ficou vermelha mais uma vez. Ele insistiu na buzina e até piscou os faróis para os PMs instalados em uma van na praça, pedindo ajuda, sem sucesso. Antes que o semáforo abrisse novamente, uma mulher entrou na caminhonete, onde um homem e uma criança a esperavam. Rodrigo não acreditou. O condutor da picape travou o trânsito na hora do pico para apanhar a mulher. A Strada arrancou. “O homem e a mulher fizeram sinais obscenos com os dedos. Eles pegaram a Getúlio Vargas. Eu estava atrás e abri bem a curva. Parei o ônibus atravessado na frente da caminhonete, desliguei o motor, deixei as chaves sobre o capô e sai andando. Surtei. Chega uma hora em que você não agüenta.”

**Agressões:** Rodrigo diz que sofre pelo menos cinco agressões por dia. E não pode revidar por se tratar de um profissional e por transportar pessoas. **“O mal do trânsito é a falta de educação. As pessoas estão estressadas”**. Umas por causa de problemas em casa e no trabalho; outras porque gastam mais do que ganham e se sentem apertadas pelas dívidas. Então, quem está no buraco quer levar o outro. (VIANA, 2012, p.1).

Alguns especialistas em trânsito alegam que numa grande cidade o mesmo é mais tumultuado e, portanto, mais perigoso. Mas, considerando que os espaços viários nas pequenas cidades são menores e mal estruturados, nelas também haverá o tumulto em vista da fluidez lenta e, conseqüentemente, o perigo. Certo está que o volume de veículos, seja nas grandes e/ou pequenas cidades, é algo desproporcional.

Fruto desta desproporcionalidade são os comportamentos abusivos dos inconscientes e despreparados, que, além de colocar a própria vida ao risco, ainda provocam irritação e desgaste emocional em muitos outros que ainda procedem de forma educada e cortês. Sem falar que nela, este excesso é um promotor de atritos, já que uma expressiva parcela de condutores quando sob pressão explodem. Cujos ingredientes expelidos nesta ação é formado por partículas de egoísmo, de ambição e de agressividade, enfim, de insensatez. O que já oportunizou, inclusive, brigas que culminaram em mortes.

### **3.6 Quando a comodidade motiva a infração**

A comodidade aliada ao deslocamento de pessoas nas vias públicas é algo extremamente perigoso, seja para condutores ou para pedestres. Se antes não era novidade ver condutores utilizando o celular quanto na direção do veículo, agora também os pedestres não abrem mão do mesmo nem para atravessar as vias. Afinal, naquele momento prevalece no consciente humano o que “eu quero”, quando deveria em vista da prudência, vir “o que eu posso”.

Um estudo pertinente foi veiculado na matéria jornalística, onde o foco foi justamente a utilização indevida do celular pelo pedestre. Na qual, o objetivo da equipe de reportagem foi realmente o de checar até onde vai esta imprudência:

Celular é distração perigosa para pedestres no trânsito.  
Morte de pedestre atropelado em avenida falando ao celular reacende alerta para abuso cometido também por motoristas. Estado de Minas fez vários flagrantes em apenas uma hora. (FERREIRA; SARAPU, 2012).



FIGURA 10 – Pedestre falando ao telefone  
Fonte: FERREIRA; SARAPU, 2012.

Os autores informados de mais um acidente envolvendo pedestre e uso de celular, saíram para as ruas de Belo Horizonte para a elaboração de matéria:

O atropelamento de um pedestre por um ônibus enquanto falava ao celular na Avenida Getúlio Vargas, na noite de segunda-feira, não é um caso isolado e expõe um problema crescente: a falta de atenção no trânsito, inclusive de motoristas (FERREIRA – SARAPU, 2012. p.1).

Nesta matéria, os autores registram que muitos são os condutores que também insistem na infração de trânsito. Por isto, da informação que dirigir usando o telefone está no topo do *ranking* das multas aplicadas pelo Batalhão de Trânsito (BPtran) segundo pesquisa realizada. Foram 26.236 autuações até o mês de Maio de 2012.

Sobre os pedestres e o uso indevido do celular, registrou-se sobre o estudo divulgado pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia, que em pesquisa recente tornou público a respeito dos riscos da distração no trânsito, principalmente para o pedestre. Nele, ficou patente que o pedestre pega carona na desatenção,

distraído-se com mensagens de texto, internet no *smartphone*, aparelhos eletrônicos e fones de ouvido no momento de atravessar ruas e avenidas.

Confirmam ainda os autores na pesquisa de campo que os pedestres ao atravessar com o sinal fechado ou fora da faixa, foram daqueles que estavam com atenção voltada para o celular. Nas abordagens feitas, 66% dos entrevistados afirmaram que sequer olharam para os dois lados antes de atravessar a via.

Ressaltou-se ainda sobre o registro da análise feita pelo Diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), Sr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior, ao afirmar que “O pedestre que manuseia o telefone, atende uma chamada ou se diverte com equipamentos eletrônicos que tocam músicas, perde capacidades importantes de avaliação e resposta”. Ficando, portanto, patente que o cidadão por comodidade acaba por expor a sua vida aos riscos do trânsito, já que em sua plena capacidade de raciocínio jamais se abdicaria de algo que implica em insegurança e que pode vir a comprometer a sua integridade física e mental, simplesmente pelo prazer de usar um equipamento num momento indevido.

Esta certeza está respaldada em outros estudos realizados por setores especializados em medicina de trânsito, que afirmam que “O indivíduo tem dificuldade de atenção e lentidão no raciocínio e também não consegue ter uma resposta motora rápida e adequada à situação de risco, se perde no espaço, e deixa de ouvir a buzina ou uma frenagem”.

Registrou-se ainda a respeito do estudo da Universidade de *Stony Brook*, de Novo York (EUA) pertinente ao informar que “60% das pessoas não conseguem andar em linha reta quando usam o celular na rua”, fato debitado à distração e desorientação espacial que os torna afoitos e alvo fácil ao atropelamento.

Finalizando o tema, registrar que a situação do pedestre é uma preocupação do governo brasileiro, o que não poderia ser diferente, já que o número de atropelamentos no Brasil “é de quase 23% do número de óbitos em acidentes de trânsito, sendo que uma pessoa é atropelada no País a cada hora”. Diante disto, através de Órgãos Competentes, elaborou um projeto que foi denominado “Sinal de Vida” que visa, a nível nacional, instituir um gesto quando da travessia das vias, que seria aquele de mão estendida na horizontal antes de efetuar a travessia.

Mas ainda assim, questiona se o fato da atenção do pedestre estar voltada para o celular, vai ele lembrar de sinalizar a intenção de atravessar a via através do gesto? Certamente que não, pois, mais imperioso do que fazê-lo é o pedestre não

ter a sua atenção dispersada, seja pelo uso do celular ou de qualquer outro equipamento.

### 3.7 Espaço primário eivado de maus hábitos

Registra-se que o espaço viário mais utilizado pelo ser humano é o urbano. Afinal, nele o mesmo sai para compras, estudo, atendimento médico-hospitalar e também para o lazer. Neste espaço, inicia-se a prática da direção de veículos automotores e no qual, os maus hábitos são incorporados em vista da frequência com que são praticados.

Ressalta-se, no entanto, que os mesmos são praticados apenas no espaço onde o cidadão sabe não existir fiscalização. Num outro ambiente, ainda que urbanizado, mas devidamente fiscalizado, ele tem o comportamento modificado, pois, diante da possibilidade da autuação e aplicação das medidas administrativas como a retenção do veículo e a pontuação que dela vai originar, ele volta adquirir consciência quanto ao comportamento devido.

Dentre muitos, registra-se a seguir alguns dos maus hábitos constantemente verificados no espaço viário urbano não fiscalizado:

**As setas existem e devem ser usadas:** muitos acidentes acontecem justamente porque muitos motoristas simplesmente não querem ter o trabalho de acionar a alavanca que está logo ali, na coluna de direção, bem perto da mão esquerda;

**“Queimar” a faixa de pedestres:** o motorista que faz isso só fica indignado com essa falta de respeito quando está no papel de pedestre, atravessando a faixa;

**Passar em diagonal por lombadas ou valetas:** o carro sofre, e muito, com isso; o chassi torce bastante, a ponto de poder sair do obstáculo com pontos de solda da carroceria danificados, e as coifas das juntas homocinéticas podem romper;

**Usar presilha no cinto de segurança:** pode ser confortável para algumas pessoas, mas é um perigo e tanto; em caso de acidente, o corpo sente o impacto da colisão do veículo e de seu corpo contra o cinto, o que pode machucar muito. Pior ainda em modelos com air bag, cuja bolsa de ar pode simplesmente não funcionar por causa da folga no cinto criada pela presilha;

**Aceleração desnecessária:** o trânsito também revela uma série de condutores que acreditam que são grandes pilotos. Eles adoram picos de velocidade: aceleram o quanto podem e depois usam o freio no último instante, com toda a força que têm. Além de ser um risco para quem faz isso e, principalmente, para quem está ao redor, essa prática aumenta drasticamente o consumo de combustível e desgasta prematuramente as pastilhas e lonas de freio;

**Rodar lentamente pela faixa da esquerda:** essa faixa é usada para ultrapassagens; quem prefere velocidades distantes do limite não devem passear por ali, atrapalhando o trânsito.  
(THOMAZ; IDALÉCIO JR. 2012, p.1).

É pertinente agregar ainda a estas infrações, uma que é freqüentemente observada em Formiga: condutores param seus veículos em cruzamentos de vias de mão única à direita e, quando do sinal verde, convergem à esquerda ou vice-versa. O que provoca irritabilidade nos demais, pois os perigos de uma colisão são iminentes. Aliás, só não ocorrem pela atenção e educação maior dos conscientes, que já se previnem nesses locais.

Sendo, portanto, pertinente afirmar que a omissão da autoridade competente em não fiscalizar o trânsito como deveria, é que leva muitos condutores para a prática das infrações, em prejuízo da fluidez e da segurança do trânsito local.

### **3.8 Pessoas influentes: infratores contumazes**

Finaliza-se o estudo dos fatos dificultadores para o alcance da Educação de Trânsito afirmando que, no âmbito das pequenas cidades e Formiga não foge à regra, existem alguns condutores influentes, infratores contumazes e mal acostumados com impunidade reinante que, direta ou indiretamente, fazem por onde influenciar o Poder Público para que o trânsito não seja municipalizado. Certamente por alegarem que a medida é impopular e desnecessária.

Quando na realidade, movidos pelo egoísmo, temem sim uma fiscalização assídua e eficiente em vista da condição inveterada de infratores, seja pela ação e/ou pela omissão. Assim, em vista do poder de influência que os deixa envaidecidos, se esquecem até mesmo do quadro assustador de graves acidentes que rotineiramente vem sendo divulgado pela mídia nacional.

Fato é que os titulares dos executivos municipais, principalmente no Estado de Minas Gerais, a partir da vigência do CTB, ainda não perceberam que a municipalização “é um futuro” que já chegou e que até agora passou despercebido e/ou propositalmente, foi esquecido. Futuro este que já se tornou presente, e no qual se faz imperiosa a existência da Coordenação Educacional prevista no CTB. Afinal, somente através dela poder-se-á contar com as ações continuadas sobre os perigos do trânsito, visando preparar os habitantes da cidade de Formiga para a participação responsável, harmoniosa e segura no trânsito.

Ressalta-se que sem esta Coordenação vai persistir o comportamento atual dos cidadãos, que tem gerado situações de estresse e de conflito e, também, muitos acidentes de trânsito. Afinal, as ações que são realizadas pelo Comando Educativo Multiorganizacional anteriormente identificado, de forma eventual, pouco contribuem para a mudança efetiva de atitudes, a não ser para exemplificar que trabalhos mais sistemáticos precisam urgentemente ser desenvolvidos.

No próximo capítulo, abordar-se-á sobre os caminhos que levam, possibilitam e justificam a municipalização do trânsito no âmbito da cidade de Formiga, como também para registrar algumas mudanças viárias feitas e que ensejam agora a adoção desta iniciativa.

#### **4 MUNICIPALIZAR O TRÂNSITO É ATO LEGAL E DE RESPEITO À VIDA**

Sabe-se que o Art. 1º do CTB define que “o trânsito, quando realizado em qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código”.

Que no seu parágrafo 1.º ele foi definido como sendo “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.”

Enquanto que no parágrafo 2.º diz que “ele em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do SNT, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotarem as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Apesar de bem definido, inclusive, quanto ao diploma legal que o rege, acredita-se que a afirmação contida no último parágrafo seja no mínimo contraditória, pois, se “ele em condições seguras é um direito de todos” não poderia estar este dever restrito somente aos órgãos e entidades componentes do SNT. E nas cidades onde o trânsito não seja municipalizado e onde não há órgãos e entidades componentes do SNT? Não terá os cidadãos o direito assegurado? Para alguns, foi justamente esta condição do texto legal que deixou a abertura para que os municípios adotassem ou não a municipalização.

Destaca-se que a fiscalização de trânsito, feita através do convênio estabelecido entre Prefeitura Municipal de Formiga e a PMMG, é algo que não mais se ampara em vista da indisponibilidade de tempo, considerando o efetivo existente na Corporação para o exercício dessa atribuição. Afinal, a criminalidade é algo que cresce no Brasil num ritmo assustador, aliás, público e notório, em vista dos noticiários da mídia nacional e local, que todos os dias divulgam notícias sobre crimes envolvendo roubos, furtos e tráfico de drogas, o que empenha toda atenção da força policial neste combate.

Ressalta-se ainda que a frota veicular na cidade é algo desproporcional em relação ao seu número de habitantes: 33.000 veículos particulares de passageiros para uma população de 65.000 habitantes, ou seja, menos de 2 habitantes por veículo.

Ainda que a prefeitura já tenha despertado para a precariedade do trânsito e esteja implantando um novo sistema viário para a cidade, na tentativa de garantir uma melhor fluidez, não vai somente esta iniciativa amenizar os abusos cometidos, já que isto é procedimento ligado à indisciplina de muitos que acabaram por torná-lo perigoso. Quadro este que não será modificado em vista da remodelação do espaço viário. Para tal, tornar-se-á necessário o combate através de fiscalização assídua e eficiente.

Quanto à modificação viária que está sendo implantada, certamente uma iniciativa louvável, está ela respaldada no texto a seguir, cujo objetivo é mostrar que a mobilidade urbana é forma de promoção da cidadania:

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (SeMob), centrada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais nos modos coletivos e nos meios não motorizados de transporte tem como objetivos:

- 1 – Promover a cidadania e a inclusão social por meio da universalização de acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana;
- 2 – Promover o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor; e
- 3 – Coordenar ações para a integração das políticas de mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente.

(PNMUS, 2004, p. 7)

Pena que o Executivo Municipal de Formiga não demonstrou ainda a intenção de reformar algumas calçadas da região central da cidade, que se encontram muito danificadas e dificultando a locomoção de pedestres, os quais, por vezes, adentram na pista de rolamento para sair de buracos. O texto justifica a menção:

### **Circulação Não-Motorizada**

Caminhar, além de ser a forma mais antiga e básica de transporte humano, constitui-se no modo de transporte mais acessível e barato. Com exceção dos equipamentos necessários para melhorar a mobilidade das pessoas com deficiência, caminhar não exige nenhum equipamento especial. Porém, apesar de a infra-estrutura de passeios públicos ser relativamente barata, a maioria das cidades brasileiras não se preocupa em acomodar os pedestres nas calçadas com o mesmo empenho em que se preocupa em acomodar os veículos nas vias. A infra-estrutura para os veículos não-motorizados é significativamente mais barata que a dos veículos motorizados embora não tenha a mesma prioridade.

(PNMUS, 2004, p. 12)

Deve-se registrar, no entanto, que em algumas pequenas cidades o trânsito não é tumultuado e nem tão perigoso quanto em outras e, por isto, é ainda aceitável



à manutenção do convênio entre a prefeitura e a PMMG. Apesar de ser por pouco tempo, já que o crescimento da frota veicular é algo verificado em todas elas. Entretanto, em outras de regiões diferentes e com cenários econômicos também diferenciados, a municipalização é medida urgente a ser adotada.

Enfim, que o Poder Público Municipal de Formiga, agora despertado para os problemas do trânsito, além da reforma viária, possa também se preocupar com a reforma das calçadas visando propiciar o prazer no caminhar e a segurança aos pedestres, já que muitas delas danificadas, quebradas e com buracos geram risco de quedas e ferimentos.

#### **4.1 A impunidade promove a impaciência**

Nota-se que num espaço público que é extremamente coletivo, como é o caso das ruas, avenidas e logradouros abertos ao trânsito, cada um quer fazer valer direitos, mesmo quando não os têm. Assim sendo, no trânsito, alguns direitos pontuais de locomoção são abortados em vista dos atos de indisciplinas de muitos que, egoístas ou simplesmente inconscientes, acabam por promover a impaciência de outros. Tornando o deslocamento num procedimento cada vez mais desprovido dos princípios da cordialidade, da prudência e do respeito. Pode-se, portanto, afirmar ser a indisciplina geradora de impaciência e até de revolta em alguns poucos que ainda fazem por ter o comportamento educado e seguro.

Neste contexto, cita-se como exemplo na cidade de Formiga, a situação do pedestre que procura uma travessia devidamente sinalizada e não encontra nenhum condutor educado o bastante para parar o seu veículo e permitir que o mesmo proceda de forma segura a transposição da via! Aliás, fato este registrado por ser o mesmo uma constante na cidade.

Comprova-se, então, que não basta simplesmente tornar o espaço viário propício para condutores e para pedestres, pois, quando não há o respeito na relação entre ambos, as iniciativas pontuais de estruturação se perdem. Assim sendo, somente com a presença do poder fiscalizador de forma assídua e eficiente, os mesmos serão despertados para a esperada mudança de comportamento.

## 4.2 – O Trânsito e a organização sistêmica da PMMG

Acredita-se que seja de conhecimento público que o sentido de existência da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais ou de qualquer outra força policial, esteja fundamentado nas Constituições Federais e Estaduais e, também, em outros dispositivos legais que a organize e lhe dá um sentido especial de existência: zelar pela segurança pública.

A razão fundamental da Corporação é, portanto, o de assegurar a dignidade da pessoa humana, das liberdades e dos direitos fundamentais do cidadão, a qual não poderia estar sofrendo com a concorrência de atribuições paralelas, como ocorre nas cidades onde as prefeituras ainda insistem em debitar para a Instituição a responsabilidade única de fiscalizar e disciplinar o trânsito local. Afinal, quando de acidentes ou mesmo quando da verificação de infrações de trânsito que rotineiramente se verifica no cotidiano da cidade, o comentário primeiro da população é: “A polícia não fiscaliza o trânsito como deveria” ... “A Polícia Militar é omissa quando o assunto é trânsito”, dentre outros. E para a prefeitura que é a responsável maior pela organização e disciplina do mesmo nenhuma crítica.

Tais afirmativas ocorrem, na maioria das vezes, pelo fato de muitos cidadãos não saber que a responsabilidade de disciplinar o trânsito no âmbito de sua circunscrição seja justamente do Poder Público Municipal. O qual, em vista das atribuições pertinentes da PMMG, já deveria há muito tê-la eximido desta responsabilidade impar, ou no mínimo estar compartilhando-a através de uma força fiscal auxiliar.

Não foram poucas as vezes que a PMMG quando em períodos de demandas atípicas de trânsito, seja de veículos e/ou mesmo de pedestres pelas ruas, como Natal, Ano Novo, Carnaval e Semana Santa, através de suas mensagens divulgadas em panfletos e distribuídas em ações educativas, destacarem a respeito dos perigos da trânsito, como também dos cuidados que o cidadão na condição de pedestre e também de passageiro do transporte coletivo deveriam observar para evitar acidentes e/ou dificultar os roubos e os furtos.

Logicamente pelo fato desta ação de alerta estar inserida nos seus objetivos operacionais e capitulada no Texto Constitucional do Estado, como sendo de defesa social e, portanto, um dever do próprio Estado. Sendo assim, um direito

do cidadão, mas em contrapartida uma responsabilidade de todos, também. (DIRETRIZ DE GESTÃO PARA RESULTADOS, 2010).

Ainda que não seja de conhecimento público, apesar de que deveria sê-lo, muitos que estão englobados na expressão “todos” não fazem por onde assumir a sua parte de responsabilidade para o convívio pacífico, harmonioso e respeitoso perante a sociedade ou ainda de outros que faz justamente o contrário. E que assim, através de atos ilícitos, contribui para o crescimento da criminalidade.

Fica, portanto, plenamente justificada a configuração do objetivo organizacional da Corporação, que é “garantir a segurança pública pertinente à dignidade humana, das liberdades individuais e, principalmente, dos direitos fundamentais do cidadão “. (DIRETRIZ DE GESTÃO PARA RESULTADOS, 2010).

Neste contexto, é pertinente afirmar que a fiscalização de trânsito pode ser um empecilho ao pleno alcance do objetivo da Corporação, contrariando os anseios da própria sociedade, atualmente tão carente de proteção. Não é, portanto, prudente desviar a atenção deste foco para a realização de algo que deveria estar merecendo sim, mas a atenção daquele com o dever e a competência para fazê-lo. No caso, do Poder Público Municipal que deveria estar fiscalizando o trânsito no âmbito de sua circunscrição.

### **4.3 A inobservância do poder público municipal**

A inobservância do Poder Público está sendo caracterizada em muitas cidades onde o trânsito precisava e não foi ainda municipalizado nos termos previstos no CTB. Assim, pode dizer que as gestões municipais pós 1.997, como as que administraram a cidade de Formiga, ignoraram a municipalização como sendo a solução para organização e disciplina do trânsito urbano. Na realidade, acredita-se que os prefeitos temeram, a princípio, que o projeto fosse uma medida impopular e geradora de críticas e protestos.

Para uma melhor compreensão a respeito da municipalização e como ela deve ser procedida, registra-se o texto legal extraído do CTB:

Art. 24. 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, autuando, 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 veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executiva de trânsito.

§ 2º “Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código”.

Está claro que “cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições” é obrigação das prefeituras municipais. Destaca-se, inclusive, que isto já veio disposto logo no inciso I do artigo.

#### **4.4 Indecisão política ou técnica?**

Se a indecisão quanto à não municipalização do trânsito é de caráter político ou técnico, não traduz ela em algo de importância para o cidadão consciente e que procura sempre a participação responsável, a princípio.

No entanto, na condição de eleitor que vota conscientemente já se torna importante saber, pois seria uma referência a mais quando da escolha do futuro candidato a prefeito. Pois, para o cidadão que de fato almeja a segurança do trânsito, a municipalização é medida que possibilita esta condição e, portanto, ele vai certamente defendê-la ao escolher seu futuro representante. Ainda mais na cidade de Formiga, onde o mesmo é tido pelos habitantes como caótico e perigoso.

Ressalta-se ainda no que diz respeito aos convênios firmados entre as Prefeituras Municipais com a Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, que o mesmo não é interessante para nenhuma das partes, pois é público e notório que a Corporação tem como objetivo primordial a garantia da segurança pública, em perigo pelo fato da criminalidade estar numa crescente, e nem para a Prefeitura Municipal pelo dever que a mesma tem em zelar pela segurança do cidadão usuário das vias públicas, através da promoção dos valores que devem nortear o comportamento do mesmo, o que definitivamente não está ocorrendo.

Querer, portanto, o Poder Público Municipal da cidade de Formiga insistir na manutenção do convênio é continuar debitando para a PMMG uma responsabilidade que ela não deveria ter no momento, por não ter como assumi-la nos termos esperados. E que a mesma vai continuar aceitando em vista do disposto no Inciso V do Art. 24 do CTB, que diz: “estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.” Assim, pode-se dizer que o dispositivo legal tem a sua parcela de culpa na indecisão dos Senhores Prefeitos Municipais.

Registra-se por fim que, alguns cidadãos defendem as prefeituras quanto a não municipalização do trânsito por ser ele um projeto de custo elevado. Enquanto outros que são defensores da medida alegam que isto não é justificativa para a omissão, pois, se ela é medida que visa organizar, disciplinar e proporcionar ao cidadão a segurança que ele tem direito é a mesma, portanto, um procedimento inestimável.

#### **4.4.1 Ganhos com a municipalização**

Alguns defendem que os ganhos com a municipalização são muitos, a começar pela recompensa com o gerenciamento que pode acontecer da forma que for mais adequada para o município, sem falar de outras vantagens advindas:

- Aumento de receitas em vista da implantação dos serviços de estacionamento regulamentado;
- Das taxas de cadastramento de ciclo motores e de outros meios de transportes;
- Das taxas oriundas na emissão de autorização para a circulação de cargas especiais e perigosas;
- Das multas municipais por infração à legislação de trânsito;
- Dos serviços de remoção e guarda de veículos;
- Da melhoria da qualidade do trânsito urbano e, conseqüentemente, da melhoria da qualidade de vida da população;
- Da redução dos custos hospitalares em face da redução de acidentes;
- Da formação mais adequada dos alunos de escolas municipais como usuários de trânsito;
- Da possibilidade de profissionalização dos jovens do município, qualificando-os como técnicos em operação, fiscalização, administração e planejamento do trânsito; e por fim,
- Da abertura de novos empregos para a população.  
(ESCOSSIA, 2010, p.1).

#### **4.4.2 Prioridade da PMMG e o anseio popular**

Se a prioridade da Corporação é a segurança pública, e o anseio popular está centrado nesta, pois, nenhum ser humano consciente quer que a sua vida esteja exposta aos riscos, torna-se, portanto, dispensável uma enquête popular neste sentido, como alguns cidadãos defendem, já que muitos ainda não sabem que é impossível para a PMMG continuar conciliando a realização da fiscalização de trânsito assídua e eficiente com o patrulhamento ostensivo que visa, acima de qualquer coisa, assegurar a integridade física e moral do cidadão, bem como a

preservação ao direito de propriedade. (DIRETRIZ DE GESTÃO PARA RESULTADOS, 2010).

Neste contexto, acredita-se que blitzes de trânsito são abortadas em vista da necessidade de combate às ações de criminalidade que estão sendo cometidas, seja por denúncias de furto, roubo, tráfico de drogas e/ou por alguma violência que esteja sendo cometida contra a vida humana.

O que é compreensível, já que a segurança da coletividade está acima de tudo. Aliás, o texto abaixo confirma este objetivo:

Cidades Seguras - assim, o modelo de atuação policial da PMMG se concentra em direcionar seus esforços para a sustentabilidade de um ambiente seguro nos municípios mineiros. A concepção de cidades seguras emerge da assertiva de que a violência e o crime são fenômenos que derivam de um contexto global, mas acontecem no âmbito local. Portanto, os gestores e executores, responsáveis pela produção de serviços de segurança pública, que estão próximos do evento social, atuam no equacionamento do problema, gerando a segurança efetiva. (DIRETRIZ DE GESTÃO PARA RESULTADOS, 2010, p.38).

Pode-se, portanto, afirmar em vista da experiência deste pesquisador, que os militares quando na via pública estão e vão continuar atentos às possíveis alterações que possam vir a perturbar a ordem pública. Por isto, acredita-se que em vista desta missão é que muitos Autos de Infração de Trânsito lavrados no perímetro urbano de Formiga são por infrações que não requer abordagens, como o estacionamento irregular, a falta do uso do cinto de segurança e/ou dirigir falando ao celular.

Informa-se por fim, que esta certeza está embasa na freqüente procura pelos autuados da Sede da 20.<sup>a</sup> CRG/DER-MG/Formiga para fins de apresentação e protocolo de recursos, onde são orientados a encaminhá-los via postal para a JARI do Detran-MG, com a qual a Prefeitura Municipal mantém convênio para esse fim.

#### **4.4.3 Organização disciplinar em médio prazo**

Dizer que a organização disciplinar oriunda da municipalização só vai ocorrer em médio prazo é por questão de lógica. Afinal, nenhuma mudança estrutural é feita em curto espaço de tempo. Ainda mais quando a esperada e necessária diz respeito à alteração do comportamento de pessoas.

Certamente que vai demandar algum tempo para que a disciplina volte a imperar. Afinal, pode-se afirmar que nenhuma cidade brasileira estava preparada para o crescimento vertiginoso da frota veicular ocorrido e, portanto, torna-se absolutamente tempo para que as relações do cidadão com o trânsito estejam mais harmonizadas. E possa os valores da cordialidade, da humildade e da prudência, voltarem novamente a fazer parte de sua rotina. Que se não for pelo fruto das campanhas educativas, que seja pela ação da fiscalização eficiente que ao agir, também cumpre importante papel no restabelecimento da segurança.

#### 4.5 A municipalização do trânsito no Estado de Minas Gerais

ESTADO	Nº Municípios Integrados
ACRE	1
ALAGOAS	12
AMAPÁ	3
AMAZONAS	9
BAHIA	40
CEARÁ	53
ESPÍRITO SANTO	6
GOIÁS	34
MARANHÃO	51
MATO GROSSO	23
MATO GROSSO DO SUL	45
MINAS GERAIS	49
PARÁ	45
PARAÍBA	22
PARANÁ	36
PERNAMBUCO	28
PIAUÍ	9
RIO DE JANEIRO	61
RIO GRANDE DO NORTE	15
RIO GRANDE DO SUL	369
RONDÔNIA	6
RORAIMA	1
SANTA CATARINA	76
SÃO PAULO	269
SERGIPE	14
TOCANTINS	5
<b>Brasil</b>	<b>Total: 1282</b>

FIGURA 11 – A municipalização por Estado  
Fonte: DENATRAN, 2012.



Pelo quadro demonstrativo vê-se que o Estado de Minas Gerais caminha a passos lentos em termos de municipalização do trânsito, divergentemente de outros da região Sudeste e Sul. Afinal, são apenas 49 municípios dentre os 853 existentes, ou seja, pouco mais de 5% tiveram a iniciativa da municipalização.

No Rio Grande do Sul com 496 cidades e 369 com trânsito municipalizado. São Paulo com 645 cidades e 269 com trânsito municipalizado. Rio de Janeiro com 92 cidades, das quais 61 com o trânsito municipalizado.

Pelo quadro demonstrativo oficial, existente nos arquivos do Denatran e disponível no próprio endereço eletrônico do Órgão, pode-se constatar os municípios mineiros que já se emanciparam da dependência gerada para o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-MG), em vista da emissão das notificações e julgamento de recursos apresentados.

MUNICÍPIO	UF	ÓRGÃO	E-mail
ALFENAS	MG	SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE ALFENAS	transito@alfenas.mg.gov.br
ARAXÁ	MG	ASSESSORIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES - ASTTRAN	transito@araxa.mg.gov.br
BELO HORIZONTE	MG	EMPRESA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE - BHTRANS	presidencia.bhtrans@pbh.gov.br
BETIM	MG	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANSBETIM	transbetim.pmb@terra.com.br
BOM DESPACHO	MG	DIRETORIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - DITTRAN	dittran@pmdb.mg.gov.br
CONFINS	MG	DIVISÃO DE TRÂNSITO	gabiconfinsmg@yahoo.com.br
CONGONHAS	MG	DIRETORIA DE TRÂNSITO	dtra@congonhas.mg.gov.br
CONTAGEM	MG	AUTARQUIA MUN. DE TRÂNSITO E TRANSPORTES - TRANSCON	hermiton@uol.com.br
CORONEL FABRICIANO	MG	SECRETARIA DE OBRAS E SERVIÇOS URBANOS	galba-gomes@uol.com.br; jari@fabriciano.mg.gov.br
DIAMANTINA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES DE DIAMANTINA - DMTTD	cordtransportes@diamantina.mg.gov.br
DIVINÓPOLIS	MG	SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES	transito@divinopolis.mg.gov.br
FRUTAL	MG	DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO	detranfru@gmail.com
GOVERNADOR VALADARES	MG	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, TRÂNSITO E SISTEMA VIÁRIO	jari@semov.mg.gov.br
IPATINGA	MG	SEC. MUN. DE SERVIÇOS URBANOS E MEIO AMBIENTE	gustavosouza@ipatinga.mg.gov.br

		- SESUMA/PMI	
ITABIRA	MG	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO	smdutt@itabira.mg.gov.br
ITAJUBÁ	MG	DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE ITAJUBÁ - DETRANIT	transito@itajuba.mg.gov.br
ITUIUTABA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES	dti.itba@netsite.com.br
JOÃO MONLEVADE	MG	SETOR DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - SETRAN	setran@robynet.com.br
JUIZ DE FORA	MG	SEC. DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - SETTRA	cda@pjf.mg.gov.br; settra@pjf.mg.gov.br
LAGOA SANTA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANSLAGO	translago@lagoasanta.mg.gov.br
LAVRAS	MG	SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO - SUTRAN	transito@lavras.mg.gov.br
MARIANA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES - DEMUTRAN	demutran@mariana.mg.gov.br
MARTINHO CAMPOS	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE	martcampos@bol.com.br
MATOZINHOS	MG	DIRETORIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES	pmmtz.defesasocial@yahoo.com.br
MONTES CLAROS	MG	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DE MONTES CLAROS - TRANSMONTES	transmontes@montesclaros.mg.gov.br
NOVA LIMA	MG	SEC. MUNICIPAL DE SEGURANÇA TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS	seguranca@pnl.mg.gov.br
NOVO CRUZEIRO	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES	secmutt@yahoo.com.br
OURO PRETO	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - OUROTRAN	ourotran@yahoo.com.br
PASSOS	MG	DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANPASS	transpass.pmp@bol.com.br
PATOS DE MINAS	MG	DIRETORIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE	transporte.infra@patosdeminas.mg.gov.br
PATROCÍNIO	MG	COORDENADORIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO URBANO E RODOVIÁRIO E TRANSPORTES PÚBLICOS	sestran@patrocinio.mg.gov.br
PEDRO LEOPOLDO	MG	DIVISÃO DE TRÂNSITO	transpl@pedroleopoldo.mg.gov.br
POÇOS DE CALDAS	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO - DEMUTRAN	lucio.dmct@pocosdecaldas.mg.gov.br
PONTE NOVA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO - DEMUTRAN	demutranpn@pontenet.com.br; demutranpn@yahoo.com.br

POUSO ALEGRE	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO-DMTT	dmtt@pousoalegre.mg.gov.br
RIBEIRÃO DAS NEVES	MG	TRANSPORTES, TRÂNSITO E TRÁFEGO DE RIBEIRÃO DAS NEVES - TRANSNEVES	transneves_br@yahoo.com.br
SABARÁ	MG	GERÊNCIA DE TRÂNSITO	gabinete@sabara.mg.gov.br
SANTA LUZIA	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA PÚBLICA, TRÂNSITO E TRANSPORTES	dmseg@santaluzia.mg.gov.br
SÃO LOURENÇO	MG	SÃO LOURENÇO TRÂNSITO E TRANSPORTES	sltransmg@gmail.com
SETE LAGOAS	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRA-ESTRUTURA URBANA	secretariadetransportes@hotmail.com
TEÓFILO OTONI	MG	DIVISÃO DE TRÂNSITO	teotrans@teofilootoni.mg.gov.br
TIMÓTEO	MG	DIVISÃO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO	marcelomras@ig.com.br
TRÊS CORAÇÕES	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - DMTT	dmtt_jari_da@yahoo.com.br
TRÊS PONTAS	MG	DIVISÃO DE TRANSPORTES E TRÂNSITO	gabinete@trespontas.mg.gov.br
UBERABA	MG	SECRETARIA DE SEGURANÇA TRÂNSITO E TRANSPORTES - SESTTRANS	jari@uberaba.mg.gov.br
UBERLÂNDIA	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES	paulos@uberlandia.mg.gov.br; flavioettran@uberlandia.mg.gov.br
VARGINHA	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - DEMUTRAN	jari@varginha.mg.gov.br
VESPASIANO	MG	DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO - TRANSVESP	transvesp@vespanet.com.br
VIÇOSA	MG	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO - SETRA	setranspmv@vicosa.mg.gov.br

FIGURA 12 – Municípios com o trânsito municipalizado

Fonte: DENATRAN, 2012.

Através do quadro pode-se observar que algumas cidades bem menores que Formiga, como Novo Cruzeiro, Martinho Campos e Bom Despacho que contam com 33.000, 12.600 e 46.000 habitantes, respectivamente, segundo censo do IBGE de 2010, as autoridades municipais já tiveram a iniciativa da municipalização prevista no CTB. Muito provavelmente, por saberem que este é o caminho a ser percorrido com vistas à segurança dos habitantes.

#### 4.6 A revitalização do espaço viário de Formiga

O espaço viário urbano de Formiga, composto de vias estreitas e quase sempre mal sinalizadas, está sendo na atual gestão municipal revitalizado em vista do recapeamento das vias onde o piso estava danificado, implantação de canteiros e interseções com vistas a uma melhor fluidez e, também, pela implantação de novas faixas de pedestres e reformulação de outras já existentes. E, também, colocação de novas placas de regulamentação e de advertência em quantidade suficiente para manter os usuários alertados, além de novas marcas viárias com vistas ao reforço da sinalização vertical. Medidas de reformulação viárias que de certo modo esperam os cidadãos venham a contribuir para a organização e conseqüente segurança do trânsito, tanto de veículos quanto de pedestres.

Alterações que a prefeitura fez questão de divulgar amplamente como forma de antecipadamente preparar o cidadão para as mesmas, pois, afinal, toda mudança estrutural de trânsito carece de prévia comunicação.

Anexa, uma das fotos comunicando a iniciativa municipal, as quais foram anexadas em pontos estratégicos da cidade:



FIGURA 13 – Anúncio da reformulação viária  
Fonte: Arquivo do pesquisador

Ressalta-se que tão logo concluído o estudo por empresa especializada, a prefeitura municipal divulgou amplamente nos órgãos da imprensa local, principalmente no Jornal “A cidade” Órgão Oficial de Informação do Município de

Formiga – Edição n.º 657, de 18 de Maio de 2012 que, em diversas páginas trouxe o esboço de todo o projeto em planta baixa mostrando as modificações no intuito de alertar os cidadãos sobre a reformulação viária pretendida.

No projeto aparece ainda à inversão da mão de direção em algumas vias, outras passarão a ser de mão única, inclusive, com intervenções de estreitamento nas confluências, cujas providências visam facilitar a travessia dos pedestres. Afinal, evita que os mesmos permaneçam por um tempo demasiado na pista de rolamento. Nele, informa-se ainda a respeito da substituição dos atuais semáforos por outros modelos mais eficientes, se não pela maior fluidez, com certeza pela segurança que proporcionam.

Abaixo, fotos de algumas intervenções realizadas:



FIGURA 14 – Intervenções viárias realizadas  
Fonte: Arquivo do pesquisador



FIGURA 15 – Intervenções viárias realizadas  
Fonte: Arquivo do pesquisador.



Acreditam os responsáveis, segundo o contido na matéria divulgada no Jornal “A Cidade”, que em face das mudanças introduzidas, o espaço viário da cidade torne-se mais viável. Como nestas mostradas nas figuras de quadro 14, sendo a primeira na confluência das ruas 7 de Setembro com Barão de Piumhi e Jovino Mendes, de grande movimentação de tráfego, pois através da primeira muitos chegam à cidade oriundos de outras situadas no Sul do Estado e, também, na segunda, na confluência da Rua dos Missionários com a Avenida Abílio Machado, principalmente nesta última que leva ao principal corredor que permite o acesso ao centro da cidade daqueles que chegam através da rodovia MG-050. Certo é que em ambos os pedestres tinham dificuldades em atravessá-las, face ao espaço demasiadamente largo.

Diante da reforma em fase de conclusão, resta saber como será o comportamento dos cidadãos frente às mudanças introduzidas no espaço público. Alguns acreditam que o quesito disciplina é, a princípio, despertado em virtude das mesmas, pois, o novo sempre chama a atenção e, conseqüentemente, um comportamento no mínimo, mais atencioso e respeitoso. No entanto, outros afirmam que será por pouco tempo e, alinhados com estes está o pesquisador, pois, em não havendo a fiscalização constante volta a persistir os velhos hábitos daqueles que estão desprovidos da educação pertinente.

#### **4.7 Transporte coletivo municipal**

Numa cidade onde não existe a fiscalização de trânsito na forma que se faz necessária, por não ser municipalizado e não haver, portanto, um corpo de Agentes Fiscais preparados e treinados, persiste um questionamento que na realidade é quase uma certeza: como está sendo feito o acompanhamento e a fiscalização do transporte coletivo? No mínimo deficiente, pois, se o poder concedente não conta com os agentes, certamente o transporte não está sendo fiscalizado nos termos que se espera; seja o coletivo urbano, seja o regular das linhas municipais e nem mesmo o escolar.

Isto é algo que se pode afirmar, aliás, sem medo de incorrer no cometimento de injustiças, pois não é dever e nem estão os militares da PMMG aptos a realizar esta fiscalização específica. Afinal, se algum veículo desperta a atenção quanto à falta de conservação, deveria o mesmo passar por uma inspeção e se preciso for,

ser retirado de tráfego e a sua documentação recolhida. Para tal, faz também necessário que o mesmo após o saneamento das irregularidades, tenha um local para ser apresentado visando à aprovação e conseqüente retorno à circulação.

Aborda-se o tema em vista da experiência do pesquisador, que na condição de Titular do Núcleo de Fiscalização e Educação de Trânsito da 20.<sup>a</sup> CRG/DER-MG, de Formiga e, também, como Supervisor de Fiscalização em 4 outros Núcleos de Fiscalização, mas precisamente nas 3.<sup>a</sup> CRG – Pará de Minas, 16.<sup>a</sup> CRG – Oliveira, 24.<sup>a</sup> CRG – Passos e 35.<sup>a</sup> CRG – Abaeté, sabe que em todas elas não foram poucas as vezes que veículos que realizavam serviços de linhas regulares ou fretamentos intermunicipais tenham sido retirados de tráfego, em vista da falta de condição de conservação e segurança.

Esclarece-se ainda que os veículos cadastrados no DER-MG para a realização dos serviços intermunicipais, precisam do porte da Autorização do Transporte Fretado (ATF) e, para obtê-la, exige-se dentre outros documentos: a comprovação que o mesmo possui o Laudo de Vistoria de Órgão Credenciado pelo INMETRO quando com mais de 15 anos de fabricação, ou do Termo de Responsabilidade de Manutenção assinado pelo proprietário garantindo as condições de segurança para àqueles com idade inferior aos 15 anos.

Destaca-se que alguns que foram e são retirados de tráfego, se dá pela ação inescrupulosa de transportadores que apresentam o veículo de forma a garantir a sua aprovação e depois do Laudo em mãos, vem a descaracterizá-lo. Ou ainda daqueles que durante a sua vigência não realizou a manutenção que se fazia necessária e, por isto mesmo, foi flagrado sem as devidas condições.

Registra-se ainda que para o fornecimento da ATF, o transportador precisa comprovar que os condutores estão devidamente habilitados para conduzir os veículos, mediante a apresentação da CNH compatível e dos comprovantes nos cursos de especialização previstos na Resolução 168/04 do Contran, caso ainda não tenham sido inseridos no verso da CNH.

Por isto, faz-se um questionamento lógico: será que existe um método de aferição eficiente na cidade de Formiga quanto à segurança dos veículos que operam nos serviços municipais? E também no que diz respeito à habilitação dos condutores que estão sendo empregados? Certamente que não. Afinal, muitos dos que procuram o DER-MG para cadastrar seus veículos e condutores para o serviço intermunicipal, sempre reclamam das exigências que estão previstas no Decreto

Estadual n.º 44.035/05, sob a alegação de que nos tempos de prestação de serviços para a prefeitura o procedimento era muito mais simples. Afirmavam, inclusive, que fiscalização durante a prestação do serviço era algo inexistente.

#### **4.8 O transporte escolar municipal**

Será que os pais ficariam com a consciência tranquila quando entregam seus filhos nos veículos do transporte escolar, ainda que soubessem que os mesmos não são fiscalizados e vistoriados rotineiramente, conforme procedimento fielmente observado nas cidades onde existe uma equipe de fiscalização, que semestralmente vistoriam-nos e atestam à segurança dos mesmos?

Muito menos quanto ao especificado no texto, cuja constatação de irregularidades ocorre também nas cidades onde existe um acompanhamento assíduo e eficiente.

Qual o percurso realizado pelos seus alunos ou filhos de casa para a escola? Que transporte utilizam? Você já observou que onde há escola, há um grande fluxo de pessoas, de veículos e o trânsito se torna congestionado? (MANTOVANI, 2010, p.1).

Aborda-se a questão da segurança dos veículos escolares, pois, não foram poucas as vezes que pessoas procuraram a 20.<sup>a</sup> CRG de Formiga reclamando da má conservação de veículos escolares que transportavam os filhos, inclusive, pedindo providências a respeito, como se esta fosse uma atribuição do Órgão Rodoviário Executivo de Trânsito Estadual.

Registra-se, no entanto, a pertinência das mesmas, pois em operações de fiscalização no Posto da Polícia Rodoviária de Formiga, situado na rodovia MG-050, Km. 202, em diversas oportunidades os Agentes do DER-MG abordaram veículos conduzindo alunos dos bairros lindeiros para as escolas situadas na região central da cidade e vice-versa, que apresentavam infrações que iam desde a “má conservação” até à de condutores inabilitados, seja pela condução com CNH de categoria diferente, ou pela ausência de comprovante do Curso de Transporte Escolar previsto na Resolução 168/04 do CONTRAN. O que motivou as autuações pertinentes e a liberação dos mesmos, nos termos do Artigo 270 – Parágrafo 5.º do CTB que diz:

Em se tratando de veículo transportando perecível, animais e/ou os de transporte coletivo de passageiros a retenção do mesmo para saneamento da irregularidade fica a critério do Agente da Autoridade de Trânsito. (CTB, 1997, p.86)



Informa-se ainda que os agentes sempre optaram pela não adoção de medidas administrativas, pois aplicá-las significaria fazer com que os alunos perdessem aulas ou se no retorno, ter os mesmos que chegar em casa com muito atraso, gerando preocupação para os pais. E também pelo fato da questão administrativa ser de responsabilidade da prefeitura.

O Art. 136 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que “Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderá circular nas vias com autorização emitida pelo Órgão Competente, exigindo-se para tanto”:

- I - registro como veículo de passageiro;
- II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, a meia altura, em toda a extensão das partes laterais e da traseira da carroceria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroceria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela, dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI - cintos de segurança em número igual a lotação;
- VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN. (CTB, 1997, p. 49).

A verdade é que nem precisaria ser um Agente de Trânsito para constatar certas infrações que são verificadas em alguns veículos escolares que transitam pela cidade, pois, a aparência deles já denota as más condições de conservação. Alguns estão, inclusive, com a faixa e dístico exigidos para a lateral e traseira totalmente divergente do padrão contido no texto legal acima.

Questiona-se ainda neste contexto, se nos municípios onde o Poder Público ainda não fez por municipalizar o trânsito, como é caso da cidade de Formiga, se além da fiel observância de todos os quesitos quando das licitações pelas Secretarias do Transporte e Trânsito e da Educação, também estão todas as exigências contidas no texto legal sendo observadas? E no pós-credenciamento, está havendo o acompanhamento para constatação das reais condições de operação dos veículos? Mesmo quando de conhecimento público que não existe uma equipe de agentes fiscais treinados e preparados e, portanto, aptos a fiscalizar os transportes municipais?

Diante de frágeis interrogações, pode-se ter a certeza que o transporte coletivo no âmbito municipal não é fiscalizado, ao menos como deveria ser.

Sobre a autorização de transporte de escolares, o dispositivo legal diz:

A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada à condução de escolares em número superior a capacidade estabelecida pelo fabricante.  
(CTB, 1997, p.50).

Quanto à determinação legal da lotação permitida, nem precisa haver uma abordagem para constatar o seu descumprimento, pois, ao se aproximar de alguns veículos nota-se claramente a superlotação. Sem falar que quando esta ocorre, uma outra infração está concomitantemente sendo cometida, ou seja, os excedentes não estarão usando cinto de segurança conforme determinação contida no inciso VI do artigo 136 do CTB.

Outro fato que também desperta a atenção à distância é o transporte fretado de alunos em veículo de placa cinza, categoria particular, como já verificado no trânsito da cidade, quando determina o CTB que, em se tratando de fretamento, deve o mesmo ser da categoria aluguel e, portanto, de placa vermelha.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente. (CTB, p.33).

Ainda que seja algum veículo utilizado em substituição a outro devidamente autorizado e de conformidade com o artigo em questão, pressupõe-se que o mesmo deveria estar também emplacado na categoria aluguel. Além de estar portando em local visível do veículo o Alvará de Autorização do Poder Competente, ainda que do titular. Mas, questionar se os veículos autorizados para a prestação do serviço fretado ainda que na categoria particular e, portanto, no total arrepio da Lei Federal, seria algo contrapudente. Mesmo porque, o mais provável é que quando empregados, estejam transportando de forma clandestina. O que, aliás, não é difícil, em vista da ausência de fiscalização.

Ressalta-se ainda que no transporte escolar municipal numa cidade com o trânsito municipalizado e fiscalizado, ainda assim são percebidas infrações pertinentes à modalidade, pois “é comum à observância de transportes escolares trafegando nas ruas e avenidas, com crianças penduradas nas janelas, em pé, sem cinto de segurança e sem o mínimo de segurança” (MANTOVANI, 2010).

Não é, portanto, difícil imaginar as condições do transporte numa cidade carente de fiscalização e, principalmente, de ações norteadoras do comportamento e da consciência humana que deveria estar permeando-o. Aliás, pode-se afirmar que apesar de muitos não demonstrar, todos sabem ele deixa muito a desejar.

Apesar de ser de conhecimento das Prefeituras Municipais à respeito da ineficiência na fiscalização do trânsito onde o mesmo não foi municipalizado, que elas, na pessoa de seu titular, principalmente na cidade de Formiga, está também ciente que não tem como cobrar uma efetividade maior da PMMG. Pois, afinal, o objetivo maior da Corporação é o compromisso com efetivas ações de combate à criminalidade.

Honrar a definição de cidades seguras conforme preceitua a Diretriz de Gestão Para Resultados, documento elaborado em 2010 e definido à página 38, exige um “[...] modelo de atuação policial que se concentra em direcionar os esforços para a sustentabilidade do ambiente seguro nos municípios mineiros.” O qual, nos dias atuais, registra-se ser a expectativa maior de seu povo.

Que a fiscalização do trânsito urbano seja, portanto, realizada por quem com o dever legal e a competência para executá-la, no caso o Poder Público Municipal de Formiga. Para que os seus habitantes, na condição de pedestres ou de condutores, venham a ter o comportamento norteado e possam ser considerados cidadãos de fato, isto é, corretos no deslocar e autênticos no agir.

## 5. CONCLUSÃO

O problema norteador deste estudo consistiu em refletir sobre a preparação dos habitantes da cidade de Formiga sobre a participação responsável, harmoniosa e segura no trânsito, se o Poder Público Municipal não assume a sua responsabilidade prevista e democraticamente disposta no Art. 24 do CTB.

A revisão de literatura realizada e a experiência como Agente e Educador de Trânsito do DER-MG, no âmbito estadual, permitiu perceber que a preparação dos cidadãos para um trânsito responsável, depende de um processo de conscientização continuado, por meio de ações educativas e, também, repreensivas. Pois, afinal, uma complementa a outra, ou seja, disponibilizam-se mensagens verbais e elucidativas sobre os perigos de um trânsito irresponsável e a forma de mudá-lo, mas, para os resistentes à sensibilização, faz-se necessário a utilização do aparelho repreensivo.

Assim, pode-se afirmar que somente com a Coordenação Educacional existente nos Órgãos de Trânsito Municipais integrados ao SNT, vislumbra-se uma solução viável e eficaz para proporcionar ao cidadão a oportunidade de observar com a frequência devida, as ações norteadoras da Educação para o Trânsito e, também, a Guarda Municipal ou simplesmente uma Equipe de Agentes da Autoridade de Trânsito que possibilitará ações fiscalizatórias com a assiduidade e a eficiência que se fazem necessárias, obviamente para aqueles que não foram sensibilizados nas ações educativas, ou porque já se tornaram infratores contumazes. Como os que fazem por estacionar em entradas de garagens, sobre calçadas, em áreas de embarque e desembarque de passageiros e cargas, ou ainda em espaços específicos e sinalizados para deficientes físicos e idosos.

Além disso, com a fiscalização assídua e eficiente, acredita-se que o volume de veículos para fins de estacionamento vai sofrer uma redução, já que no processo de municipalização está previsto a regulamentação de estacionamento, ou seja, com ele pago muitos vão optar pelo transporte coletivo, ou até mesmo pelas caminhadas que, afinal, não serão longas, já que a cidade é pequena.

A municipalização do trânsito vai proporcionar ainda à gloriosa Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, através do efetivo existente na 13.<sup>a</sup> Companhia Independente de Formiga, focar exclusivamente no alcance da sua missão institucional e humanitária, que é a de “Assegurar a dignidade da pessoa humana,

as liberdades e os direitos fundamentais, contribuindo para a paz social e para tornar Minas o melhor Estado para se viver.”

Portanto, aguarda-se ansiosamente que o Poder Público Municipal se decida pela municipalização imediata, como forma de organização e imposição da disciplina no trânsito urbano de Formiga. Cujas iniciativas há muito ensejadas pelos cidadãos conscientes, é dele chamar para si uma responsabilidade que não poderia estar sendo de outro, no caso da PMMG.

E, para o caso de assim agir, registrar a admiração do pesquisador por esta iniciativa que, espera-se, não seja por muito protelada. Afinal, a vida pede passagem, já que ela não pode parar. Só que, para prosseguir nas vias públicas de Formiga com a segurança que o cidadão consciente almeja, somente quando da municipalização do trânsito.

Pela qual, pode-se esperar que a organização seja de fato viabilizada e não mais desprezada. Pois, ao prová-la num espaço coletivo que é extremamente conflituoso, acredita-se que até os inconscientes do trânsito possam ver e sentir o quanto ela é importante para a harmonização das relações das pessoas no “ir e vir” e assim, contagiados e sensibilizados, venham a mudar de comportamento e fazer por contribuir com a sua preservação.

Através do Ato, acredita-se ainda na ampliação de divisas para o próprio município, pois, o trânsito organizado será, sem dúvida, um atrativo a mais para aqueles que, regularmente e por motivos diversos, visitam a cidade de Formiga – MG.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>>. Acesso em: 29 maio 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília, DF, 2004. Disponível em: <http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf>>. Acesso em: 7 ago. 2012.

BURNS, Carlos *et al.* Educar para o trânsito. *In: Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente*. Curitiba: TECNODATA, 2006. Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/arquivos/File/Comunidade/Educar%20para%20o%20Transito.pdf>>. Acesso em: 7 ago. 2012.

CARDOSO, Guilherme Fonseca. **Educação no trânsito**. Disponível em: <http://debatendocidades.wordpress.com/2012/06/12/educacao-no-transito-tao-importante-quanto-os-investimentos-bilionarios-no-sis>>. Acesso em: 18 jun. 2012.

CESVI BRASIL. **Quadro estatístico acidentes de trânsito**. Disponível em: [http://www.cesvibrasil.com.br/seguranca/biblioteca\\_dados.shtm](http://www.cesvibrasil.com.br/seguranca/biblioteca_dados.shtm)>. Acesso em: 20 jun. 2012.

CORRÊA, Leopoldo. **Achegas à História do Oeste de Minas**. Disponível em: [biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/formiga.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/formiga.pdf)>. Acesso em: 12 jun. 2012.

CRUZ – Elaine Patrícia – Agência Brasil – São Paulo, de 24.08.2011, acessado em 29.09.2012, às 15h30  
([noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/08/24/em-70-dos-acidentes-com-motos-no-brasil-a-culpa-e-do-motociclista-diz-oms.htm](http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/08/24/em-70-dos-acidentes-com-motos-no-brasil-a-culpa-e-do-motociclista-diz-oms.htm))

**DIRETRIZ, de Gestão para Resultados da PMMG**. Disponível em: [aprosep.org.br/index.php/biblioteca-topo/category/9-diversos?...](http://aprosep.org.br/index.php/biblioteca-topo/category/9-diversos?...) Organiza e disciplina o Sistema Integrado de *Gestão para Resultados da PMMG*. Acesso em: 29 maio 2012.

DENATRAN. **Municipalização. 2010**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>. Acesso em: 29 maio 2012.

DENATRAN. **Congresso Internacional de Trânsito de Porto Alegre, 2012**. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/congresso\\_internacional](http://www.denatran.gov.br/congresso_internacional). Acesso em 31.dez. 2012.

ESCOSSIA, Carlos. *In: Ganhos com a municipalização*  
Disponível em:  
[http://www.carlosecossia.com/2009\\_09\\_01\\_archive.html](http://www.carlosecossia.com/2009_09_01_archive.html). Acesso em: 09.08.2012

FERRREIRA, Pedro; SARAPU, Paula. Celular é distração perigosa para pedestres no trânsito. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 14 junho 2012. Disponível em: <[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/06/14/interna\\_gerais,299996/ceular-e-distracao-perigosa-para-pedestres-no-transito.s](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/06/14/interna_gerais,299996/ceular-e-distracao-perigosa-para-pedestres-no-transito.s)>. Acesso em: 14 jun. 2012.

LAROSA, Marco Antônio; AYRES, Fernando Arduini, **Como produzir uma monografia**. Rio de Janeiro: WalPrint Gráfica e Editora, 2008.

MANTOVANI, Roberta. Educação para o trânsito. *In: Educação, trânsito e cidadania*. Disponível em:

<[Transitolandia.webs.com/educpotransito.htm](http://Transitolandia.webs.com/educpotransito.htm)>. Acesso em: 7 ago. 2012.

NOVO projeto viário da cidade. **Jornal A Cidade**, Formiga, n. 657, 18 maio 2012.

PINTO, Nivaldo José. **Portal da Lagoa do Fundão**: foto. Disponível em: <[www.ferias.tur.com.br](http://www.ferias.tur.com.br)>. Acesso em: 12 jun. 2012.

PORTALDOTRÂNSITO. *In: Numero de Mortes no Trânsito é como de Guerra*.

Disponível em:

<<http://www.portaldotransito.com.br/noticias/numero-de-mortes-no-transito-e-como-de-guerra.html>> Acesso em: 22.ago.2012.

TOSTA, Rosivânia Lúcia, *In: Motocicletas, O perigo que não para*. Disponível em: Revista Transitando. PALMAS/TO: BRSET Produções, 2012. Acesso: 28 dez. 2012.

SENA, Nelson. **Anuário Histórico e Geográfico de Minas Gerais**. Disponível em: <[biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/formiga.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/formiga.pdf)>. 12 jun. 2012.

SILVA, Sônia das Graças Oliveira, *In: Educação para o Trânsito*. Disponível em: <<http://meuartigo.brasescola.com/educacao/educacao-para-transito.htm>>. Acesso em: 31 dez. 2012.

THOMAZ, Igor. **Vícios ao volante**. Disponível em:

<<http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,ERT125605-10142,00.html>>. Acesso em: 17. ago.2012.

VASCONCELOS, Bruno. *In: Carga tributária e lucro elevado fazem o brasileiro pagar pelo carro mais caro do mundo*. Disponível em:

<[http://estadodeminas.vrum.com.br/app/noticia/noticias/301,19,306,19/2012/08/16/interna\\_noticias,45109/carga-tributaria-e-lucro-elevado-fazem-o-brasileiro-pagar-pelo-carro-mais-caro-do-mundo.shtml](http://estadodeminas.vrum.com.br/app/noticia/noticias/301,19,306,19/2012/08/16/interna_noticias,45109/carga-tributaria-e-lucro-elevado-fazem-o-brasileiro-pagar-pelo-carro-mais-caro-do-mundo.shtml)> Acesso em: 16 ago.2012.

VIANA, Arnaldo. **Motorista que largou ônibus lotado na Savassi afirma que é tranquilo, mas surtou**. Disponível em:

<<http://www.em.com.br/app/noticia/g,313399/motorista-que-largou-onibus-lotado-na-savassi-afirma-que-e-tranquilo-mas-surtou.shtml>>. Acesso em: 23 ago 2012.