

UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO
FACULDADE DE LINGUAGEM, CIÊNCIAS AGRÁRIAS E SOCIAIS
APLICADAS

VIVIANE FERREIRA DA SILVA

**ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PONTES
E LACERDA – MT SOB A ÓTICA DO CTB**

PONTES E LACERDA
2023

VIVIANE FERREIRA DA SILVA

**ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PONTES
E LACERDA – MT SOB A ÓTICA DO CTB**

Trabalho de conclusão de curso (TCC)
apresentado ao Departamento de Direito,
da Universidade do Estado de Mato
Grosso, como parte dos requisitos
necessários à obtenção do título de
Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Esp. Irio Gonçalves
Boraschi

PONTES E LACERDA
2023

FOLHA DE APROVAÇÃO

VIVIANE FERREIRA DA SILVA

Análise da Violência no Trânsito no Município de Pontes e Lacerda – MT sob a Ótica
do CTB

Trabalho de conclusão de curso (TCC) apresentado ao Departamento de Direito, da
Universidade do Estado de Mato Grosso, como parte dos requisitos necessários à
obtenção do título de Bacharel em Direito.

Pontes e Lacerda 24 de Novembro de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Irio Gonçalves Boraschi, orientador.

UNEMAT

Profa. Laudicéia Fagundes Teixeira, avaliadora.

UNEMAT

Prof. Fritz Loewenthal Neto, avaliador.

UNEMAT

DEDICATÓRIA

Ao meu pai Valmir (in memoriam).

A você que sempre me incentivou a estudar para ser “alguém na vida”, era assim que o senhor sempre me dizia.

A você por acreditar nos meus sonhos e fazê-los tornarem realidade, sem você isso nunca seria possível.

A você por me ensinar que devemos seguir o caminho da justiça, da honestidade e da lealdade.

A você por todo o amor e cuidado que teve comigo durante esses poucos anos que passamos juntos.

Sou eternamente grata a você por ser essa referência de pessoa na minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por tudo, pois nada do que Ele me dá é oferecido sem o propósito do bem.

A esta universidade, seu corpo docente, direção e administração que oportunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte superior, eivado pela acendrada confiança no mérito e ética aqui presentes.

Ao meu orientador Irio Gonçalves Boraschi, pelo empenho dedicado à elaboração deste trabalho.

Ao gerente do RENAEST – DETRAN/MT senhor Walber Alexander do Carmo Desto pelo apoio e colaboração para a realização deste estudo.

A todos os meus amigos do curso de graduação que compartilharam dos inúmeros desafios que enfrentamos, sempre com o espírito colaborativo.

*“Nenhuma morte no trânsito é aceitável.
Todas são evitáveis”.*

Mireille Bellelis

RESUMO

Nos últimos anos, verificou-se um aumento nos números de registros de acidentes de trânsito no município de Pontes e Lacerda-MT, gerados por algum tipo de colisão entre veículos. A desobediência as normas de trânsito têm contribuído para o crescimento desses sinistros. A Imprudência, a negligência e a imperícia estão entre os fatores que influenciam para o aumento desses índices que vitimizam e geram danos físicos, materiais e psicológicos aos envolvidos. É evidente que os dados da violência ocasionada por acidentes neste município refletem de forma negativa em âmbito estadual, estando entre as cidades mais violentas do Estado. Sem dúvida, o que todo o cidadão deseja é trafegar com segurança, de forma que possa exercer o seu direito de ir e vir de forma plena. A Constituição Federal de 1988 assegura a todos essa garantia, contudo, essa violência impossibilita que tais direitos sejam usufruídos em sua plenitude. Diante disso, vislumbrou-se apresentar uma análise acerca da violência no trânsito na cidade de Pontes e Lacerda. Deste modo, realizou-se um estudo a respeito das suas principais causas e dos possíveis procedimentos que poderiam ser praticados pelos governantes e sociedade para reduzir essa realidade. Assim sendo, foram realizadas pesquisas estatísticas junto aos órgãos de segurança pública municipal, tais como ao Departamento Estadual de Trânsito e ao Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito. Verificou-se, portanto, que é necessário principalmente o respeito as normas de circulação e conduta, melhorias no modal rodoviário e ações direcionadas a educação para o trânsito e saúde do condutor com vistas a zelarem por condições seguras de trafegabilidade, e consequentemente, reduzirem estes índices de accidentalidade.

Palavras-Chave: Acidentes de Trânsito; Violência no Trânsito; Trânsito, CTB.

ABSTRACT

In recent years, there has been an increase in the number of traffic accident records in the municipality of Pontes e Lacerda-MT, generated by some type of collision between vehicles. Disobedience to traffic rules has contributed to the growth of these accidents. Imprudence, negligence and malpractice are among the factors that influence the increase in these rates that victimize and generate physical, material and psychological damage to those involved. It is evident that the data on violence caused by accidents in this municipality reflect negatively at the state level, being among the most violent cities in the State. Without a doubt, what every citizen wants is to travel safely, so that they can fully exercise their right to come and go. The 1988 Federal Constitution guarantees this guarantee to everyone, however, this violence makes it impossible for these rights to be enjoyed to their fullest. In view of this, it was intended to present an analysis of traffic violence in the city of Pontes e Lacerda. In this way, a study was carried out regarding its main causes and possible procedures that could be practiced by governments and society to reduce this reality. Therefore, statistical research was carried out with municipal public security bodies, such as the State Department of Traffic and the National Registry of Accidents and Traffic Statistics. It was verified, therefore, that it is mainly necessary to respect the rules of circulation and conduct, improvements in the road mode and actions aimed at education for traffic and driver health with a view to ensuring safe traffic conditions, and consequently, reducing these accident rates.

KeyWords: Accidents Traffic; Violence Traffic; Traffic, CTB.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Índice de Álcool por Litro de Sangue

Tabela 2 - Índice de Sinistro – Não Fatal (2020-2022)

Tabela 3 - Índice de Sinistro – Fatal (2020-2022)

Tabela 4 - Acidentes de Trânsito em Mato Grosso com População entre 40 a 100mil habitantes

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -Frota de Veículos Brasileira	17
Figura 2- Infraestrutura Rodoviária Brasileira.....	18
Figura 3 - Óbitos por Acidentes de Trânsito por uso de Álcool em 2021	22
Figura 4 - Índices de Acidentes de Trânsito Brasileiro (2020-2023).....	23
Figura 5 - Mortes no trânsito no Brasil registradas entre 2010 e 2019.....	24
Figura 6 - Infrações de Trânsito registradas em MT.....	30
Figura 7 - Infração em MT - Junho 2023	31

ABREVIATURAS E SIGLAS

ATT	Acidentes de Transporte Terrestres
CISA	Centro de Informações sobre Saúde e Álcool
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
GADNT	Gerência de Análises Epidemiológicas e Doenças e Agravos não Transmissíveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MT	Mato Grosso
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
ONU	Organização das Nações Unidas
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
RENAINF	Registro Nacional de Infrações

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 DAS CARACTERÍSTICAS DO TRÂNSITO BRASILEIRO	15
1.1 DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	15
1.2 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	17
1.3 DOS CONDUTORES	19
1.4 DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO	21
1.4.1 Dos Índices de Acidentes	22
1.4.2 Dos Pnatrans	23
1.5 DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	25
2 A RELAÇÃO DO DIREITO DE TRÂNSITO E O CTB.....	26
2.1 DAS NORMAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA.....	27
2.2 DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO	27
2.2.1 Infração Leve	28
2.2.2 Infração Média	28
2.2.3 Infração Grave	28
2.2.4 Infração Gravíssima	29
2.3 INFRAÇÕES DE TRÂNSITO EM MATO GROSSO	29
2.4 PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS	31
2.5 DOS CRIMES DE TRÂNSITO.....	32
2.5.1 Classificação	33
2.5.2 Embriaguez ao Volante	33
3 ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PONTES E LACERDA - MT SOB A ÓTICA DO CTB	35
3.1 ÍNDICES DE SINISTROS DE TRÂNSITO EM MATO GROSSO	35
3.1.1 Demonstrativo dos Acidentes de Trânsito em Pontes e Lacerda.....	38
3.2.2 Relação de Acidentes conforme o Anuário Estatístico de Trânsito	39
3.2 DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM PONTES E LACERDA	41
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS.....	44

INTRODUÇÃO

O progresso da tecnologia contribuiu para a ampliação de veículos circulando nas rodovias de todo o país, com isso aumentou-se também o desrespeito às normas de circulação e conduta contidas no Código de Trânsito Brasileiro. Verifica-se que esse número crescente de veículos ocasiona diversos problemas viários, tais como, a poluição, os engarrafamentos e a violência no trânsito. Ela, além de gerar danos físicos e materiais aos envolvidos, ainda causa problemas psicológicos decorrentes de um acidente viário.

Sem dúvidas, o que todo cidadão deseja é um trânsito mais seguro, de forma que se possa exercer o seu direito de ir e vir com segurança. A Constituição Federal de 1988 assegura a todos os cidadãos essa garantia, contudo, a violência no trânsito impossibilita que tais direitos sejam usufruídos pelos indivíduos em sua plenitude, em decorrência das leviandades da população e dos governantes.

Segundo o filósofo francês Jean Paul Sartre: “A violência, seja ela qual for a maneira como ela se manifesta, é sempre uma derrota”. Essa concepção se apresenta através dos diversos acidentes de trânsito provocados em razão das condutas humanas, como dirigir sem a observância das normas de segurança, desrespeito ao limite de velocidade para a via, utilizar-se de aparelho celular na direção de veículo automotor ou mesmo dirigindo sob a influência de álcool.

Todos esses fatores contribuem de forma negativa para o aumento dos registros de sinistros envolvendo o trânsito e suas vertentes. Neste cenário, o meio social representa-se como derrotado, levando em consideração a presença da violência em prejuízo do direito à vida.

O respeito e a cidadania não são apetrechos introduzidos nos motores, mas sim nas mentes humanas, que somente pela conscientização de cada cidadão podemos minimizar esse impacto nos números de acidentes no trânsito. A legislação que regulamenta as regras de tráfego existe, está no papel, mas somente isso não basta, é preciso que cada ser humano obedeça-a objetivando preservar o maior bem, ou seja, a vida.

Infere-se, à vista disso, que atitudes são necessárias para modificar essas circunstâncias, seja por meio da conscientização da sociedade como também sobre o enrijecimento da legislação para que haja diminuições nos índices de sinistros de trânsito. Por consequência, a viabilização de recursos tecnológicos, a contratação de

agentes e as melhorias nas estradas conjuntamente com o aumento das fiscalizações propiciarão um trânsito mais seguro, conseqüentemente a diminuição dessas ocorrências.

A presente monografia apresenta um estudo acerca das principais causas da violência no trânsito no município de Pontes e Lacerda-MT, e de outro lado quais os possíveis procedimentos que poderiam ser praticados pelos governantes e sociedade para reduzir essa realidade negativa.

Para a elaboração deste trabalho foram efetuadas pesquisas bibliográficas e um estudo de caso, a fim de melhor compreendermos as causas e as possíveis soluções para reverter ou minimizar as ocorrências dos acidentes neste município. Dessa forma, foram realizadas coletas de dados junto aos órgãos de segurança pública do Estado de Mato Grosso. Sendo assim, teve-se como foco a busca de dados estatísticos do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-MT) e também do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST).

Com o intuito de dar subsídios para esta pesquisa dividiu-se em três capítulos. No primeiro, objetivou-se apresentar as características gerais referentes ao trânsito brasileiro e suas vertentes. Logo mais, no segundo capítulo, buscou-se fazer uma abordagem a respeito do direito de trânsito juntamente com a legislação aplicável. Por fim, no terceiro e último capítulo fez-se uma análise dos índices de acidentes ocorridos no município de Pontes e Lacerda-MT.

1 DAS CARACTERÍSTICAS DO TRÂNSITO BRASILEIRO

É de conhecimento geral que o trânsito brasileiro está entre os mais violentos do mundo, conforme relatórios da Organização das Nações Unidas (ONU). Muito se tem discutido, recentemente, acerca dos fatores que contribuem para o aumento da violência no trânsito, destacando-se em geral a imprudência, a negligência e a imperícia.

Observando o cenário atual, constata-se que dirigir no Brasil é um ato de risco, levando-se em consideração os altos índices de acidentes ocasionados diariamente em todo o país. Apesar de possuímos leis que regulamentam as normas de circulação e conduta, e por mais que se tente obedecê-las na sua integralidade, ainda nos deparamos com situações adversas que contribuem de forma negativa para o aumento desses dados.

Dentre as razões que levaram para esse crescimento, é possível destacar alguns fatores do comportamento humano, tais como a embriaguez ao volante, o excesso de velocidade, a ultrapassagem indevida e a falta de atenção. Outros motivos existentes são as falhas mecânicas nos veículos e as más condições das vias, sendo esta evidenciada pela existência de buracos, má sinalização ou ausência dela.

Essa realidade que vivenciamos não pode ser discutida como uma eventualidade, considerando que, equivocadamente, quando acontece algum incidente de trânsito, com mortos ou feridos, todos denominam de acidente. Ocorre que, o termo “acidente” significa uma colisão que poderia ter sido evitada com medidas simples de segurança, tais como, não dirigir sob o efeito de álcool ou substância psicoativa, manter o veículo em boas condições de uso e a direção de maneira defensiva.

1.1 DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A história da indústria automobilística é cíclica e ao se olhar o passado, percebe-se o quanto ela se desenvolveu com o decorrer dos tempos. Sabe-se que a tecnologia presente na fabricação de veículos automotores está em constante evolução, e isso permite a criação de automóveis cada vez mais potentes.

Henry Ford foi um dos precursores da linha de montagem conhecida historicamente como o fordismo. De acordo com Bondarik et al (2019, p. 03) o

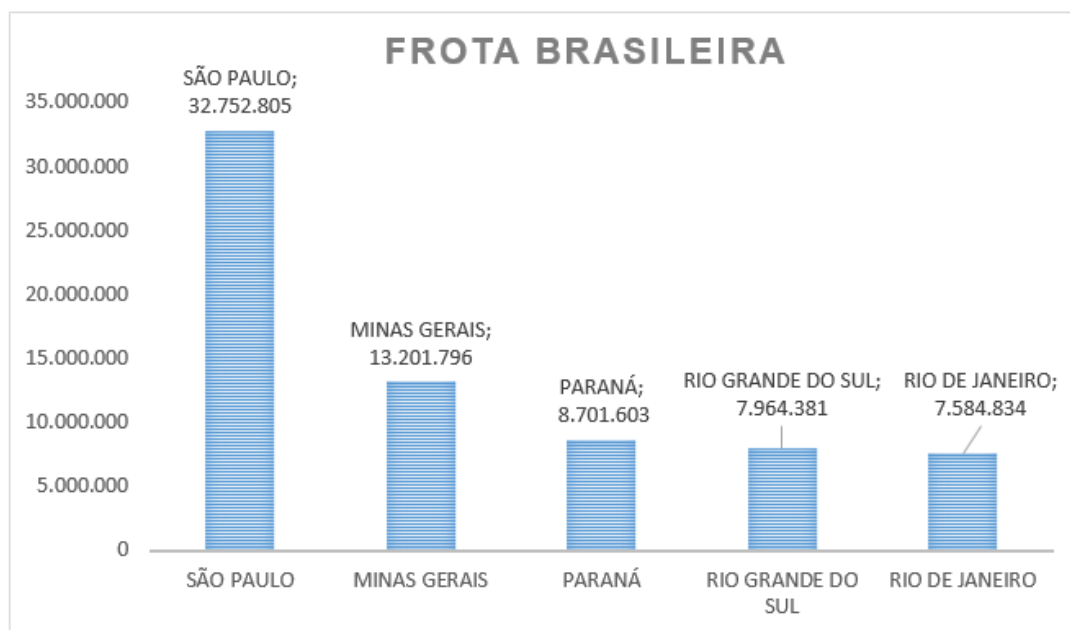
fordismo surgiu com o objetivo de “produção em massa (grande volume) a fim de reduzir os custos de produção”. Criado em janeiro de 1914, o sistema foi um marco no mercado automobilístico da época, pois reduziu o tempo de produção e o custo dos veículos”.

Em consequência disso, a demanda pela compra de automóveis cresceu em decorrência da fabricação em larga escala, permitindo então com que mais pessoas pudessem adquirir esse bem de consumo. Em razão do sistema capitalista e da necessidade do consumidor em adquirir a cada ano um modelo novo de automóvel, surgiram também aspectos negativos nesse cenário. Com o aumento da frota, houveram também a diminuição dos espaços livres para os pedestres, com menos locais de circulação. Dessa forma, surgiram os engarrafamentos, cada vez maiores.

Deslocar-se pelas vias de qualquer cidade é sinônimo, entre outras coisas, de se deparar com veículos, parados ou em movimento, eles ocupam boa parte dos lugares. Luminosos e poluentes, exibem-se como figuras de prestígio e poder. Indubitavelmente, tornou-se um dos símbolos da raça humana do século passado e vem perpetrando até os dias atuais.

Hodiernamente, de acordo com os dados do mês de junho de 2023 do Ministério de Transportes, “o Brasil possui uma frota de veículos (automóveis, motocicletas, ônibus, etc.) de cerca de 116.999.382 (cento e dezesseis milhões e novecentos e noventa e nove mil e trezentos e oitenta e dois)”.

Veja-se que, essas são referências apenas para aqueles que estão devidamente registrados juntos aos órgãos dos departamentos estaduais de trânsito. Naturalmente, existem muitos outros, mas que por falta de registro não estão inclusos a esses dados. Logo abaixo tem-se um quadro comparativo dos cinco estados brasileiros que possuem o maior quantitativo de veículos, tendo como referência o mês de junho de 2023.

Figura 1 -Frota de Veículos Brasileira

Fonte: De Autoria Própria, 2023

Verifica-se que o estado de São Paulo desponta como o mais populoso em números, seguido de Minas Gerais e Paraná. Em seguida, temos o estado do Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro que possuem uma frota equivalente entre si.

Com relação ao estado de Mato Grosso, segundo o relatório do Ministério dos Transportes, possui uma frota de cerca de 2.628.486 (dois milhões e seiscentos e vinte e oito mil e quatrocentos e oitenta e seis) veículos, considerando o primeiro semestre de 2023. Levando em conta os dados do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) do ano de 2022, “o estado possui aproximadamente 3.658.813 (três milhões e seiscentos e cinquenta e oito mil e oitocentos e treze) habitantes em território mato-grossense”, ou seja, mais da metade da população possui ao menos um tipo de veículo automotor.

Em suma, fica claro que o Brasil é um país com uma extensa frota de veículos e que quanto maior a quantidade, maiores também são os efeitos desses números. A exemplo, pode-se citar os engarrafamentos, a poluição do ar e a violência no trânsito.

1.2 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Conforme afirma Pereira (2022, p. 20), “No Brasil, o modal rodoviário é o mais utilizado, pois alcança basicamente todo o território nacional”. Esse modal de

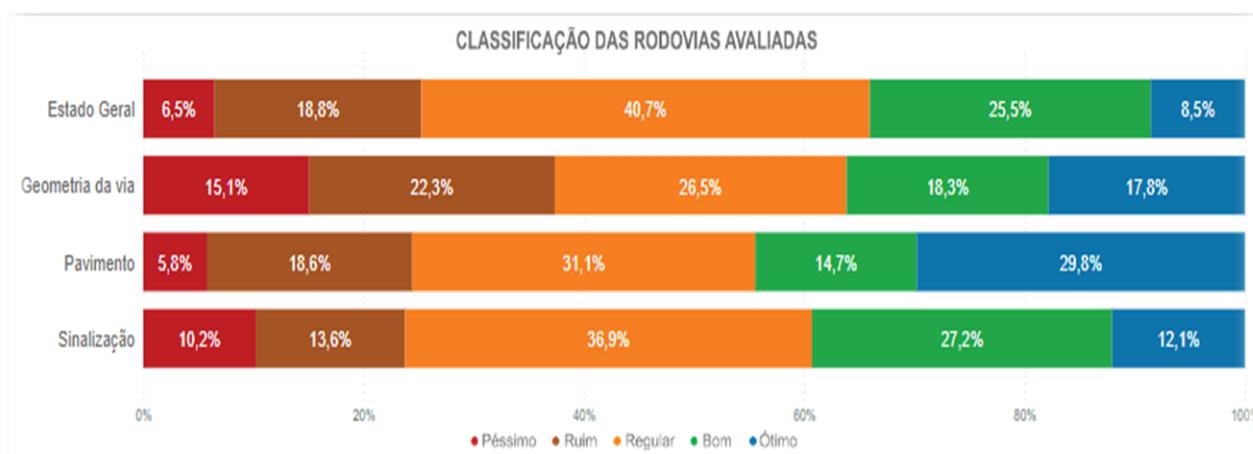
transporte é um dos mais usuais, por diversos fatores, tais como a facilidade de deslocamento, a mobilidade e o custo acessível.

A malha rodoviária é composta em sua maioria pela infraestrutura das vias (ruas, estradas, rodovias, logradouros, passeios, dentre outros), onde se é utilizada para o deslocamento de pessoas, cargas e animais. É considerada como um dos protagonistas da economia brasileira, por estar presente em todo o país. Segundo a Confederação Nacional dos Transportes:

O Brasil possui a 4ª maior rede de estradas do mundo. Possui em torno de 1.720,700 km de estradas e rodovias nacionais, por onde passam 62% de todas as cargas transportadas. Esse sistema de rodovias é o principal meio de transporte de cargas e passageiros no tráfego do país.

Por ser considerado o maior meio de transporte existente, todas as pessoas tem acesso, e isso permite com que mais indivíduos estejam circulando pelas rodovias do estado. Entretanto, quanto maior tráfego de veículos, maiores também são os problemas viários. De acordo com os dados obtidos através da pesquisa feita pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) relativa ao ano de 2022, apontou que a maioria das rodovias do país estão classificadas como sendo (péssimas, ruins ou regulares).

Figura 2- Infraestrutura Rodoviária Brasileira



Fonte: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/painel>

Observa-se que, o estado geral das rodovias avaliadas é classificado em sua maioria como sendo regular, registrando-se cerca de 40,7% e 25,5% como sendo bom. Nota-se que a geometria das vias prevalece em estado regular com 26,5% e 22,3% como ruim. Com relação a pavimentação, verifica-se que a maior parte é

classificada como regular com 31,1% e 29,8% como ótima. No que se refere a sinalização das rodovias, constata-se que 36,9% consideradas como regulares e 27,2% boas.

Os dados apresentados no gráfico são relativos às infraestruturas das vias, levando-se em consideração a geometria, a pavimentação e a sinalização de trânsito. De forma geral, classificação dessas rodovias avaliadas são consideravelmente boas, haja vista que os percentuais variam em sua maioria entre regulares a ótimos.

Em menor número verifica-se que as rodovias brasileiras apresentam um índice deficitário em relação a manutenção e reparos. É imperioso frisar que essa falta de conservação contribui de forma negativa para o aumento dos sinistros de trânsito. O excesso do número de veículos aliados às más condições das vias são condições para a incidência ou agravamento dos acidentes. Assim sendo, é imprescindível investimentos na qualidade e melhoria da infraestrutura da malha rodoviária, a fim de que sejam minimizadas as ocorrências de trânsito.

1.3 DOS CONDUTORES

O trânsito é inquestionavelmente resultado dos agrupamentos dos indivíduos, tendo sido criado os veículos justamente com o objetivo de favorecer a locomoção de pessoas, cargas e animais. É um meio muito eficaz de transporte, pois contribui para uma troca cultural e mercantil entre as nações, fomentando uma relação mais forte e ininterrupta, mesmo a distâncias grandes.

Para que se torne possível esse convívio entre os indivíduos é indispensável manter a ordem e o respeito, de modo a garantir que os direitos individuais e coletivos sejam preservados. As condutas humanas são orientadas pelo consenso coletivo, compreendendo entre outros os valores morais, sociais e culturais de uma região. Nesse sentido, Paixão (2017, p. 01) afirma que:

O Homem é um ser social: é na sociedade que ele vive, que procura satisfazer as suas necessidades e realizar-se enquanto pessoa. Sem esta convivência social o homem tornar-se-ia algo diferente—como é o caso das crianças selvagens—desprovido de características culturais que o moldam quer a nível cognitivo quer a nível comportamental.

Conviver em sociedade é uma necessidade inerente a todos os cidadãos, nenhuma pessoa consegue viver sozinha, isoladamente, sem a convivência humana.

No entanto, a convivência dos seres humanos nas vias públicas abrange um grupo de razões, que se não forem levadas em consideração, culminam por transformar o trânsito em agressivo e propício a acidentes. Nelas, há inúmeras categorias de motoristas (o bloqueiro, o alcoolizado, o apressado, o recém habilitado, entre outros) e pedestres (o distraído, o impaciente, o esbaforido, o apático, entre outros) que têm de conviver pacificamente, de forma a respeitar os direitos e deveres de outras pessoas para que haja equilíbrio.

Um condutor responsável é aquele que dirige respeitando as normas de circulação e conduta, com vistas a preservar a segurança de todos os integrantes da via. Uma das formas dessas precauções é a direção com os cuidados indispensáveis a segurança, tais como, obedecer ao limite de velocidade, não dirigir alcoolizado, ter domínio de seu veículo e ultrapassar somente nos lugares permitidos.

A condução de veículos requer dos condutores uma postura defensiva, ou seja, dirigir de forma a evitar acidentes. Apesar dos desregramentos dos demais motoristas e das situações adversas, é necessário adotar atitudes preventivas para a segurança viária. Outros fatores relacionados ao comportamento humano também são capazes de contribuir para a violência no trânsito. Por exemplo, um motorista que passa horas dirigindo terá seus reflexos diminuídos em razão do estresse, do cansaço e do sono, tais indícios favorecem de forma negativa para o aumento dos acidentes.

Um condutor com a sua capacidade psicomotora afetada é capaz de se tornar um perigo para o trânsito. A ingestão de álcool, drogas e até mesmo medicamentos pode deixá-lo com os sentidos mais fragilizados, e isso faz com que ele se torne uma arma na direção de um veículo automotor. Sobre o assunto, Dagostin (2013, p. 63) afirma que:

As limitações na capacidade de processar informações pelo motorista, o que se nota pela sua capacidade de atentar, perceber, tomar decisões e responder, poderiam causar erros intencionais e contribuir para se envolverem em acidentes.

A responsabilidade pela segurança é de todos, dos motoristas, dos ciclistas e dos pedestres, assim sendo, é primordial que cada um faça a sua parte. Isso não é apenas uma questão de obedecer às leis e as normas de trânsito, mas também de ter consciência e respeito ao próximo.

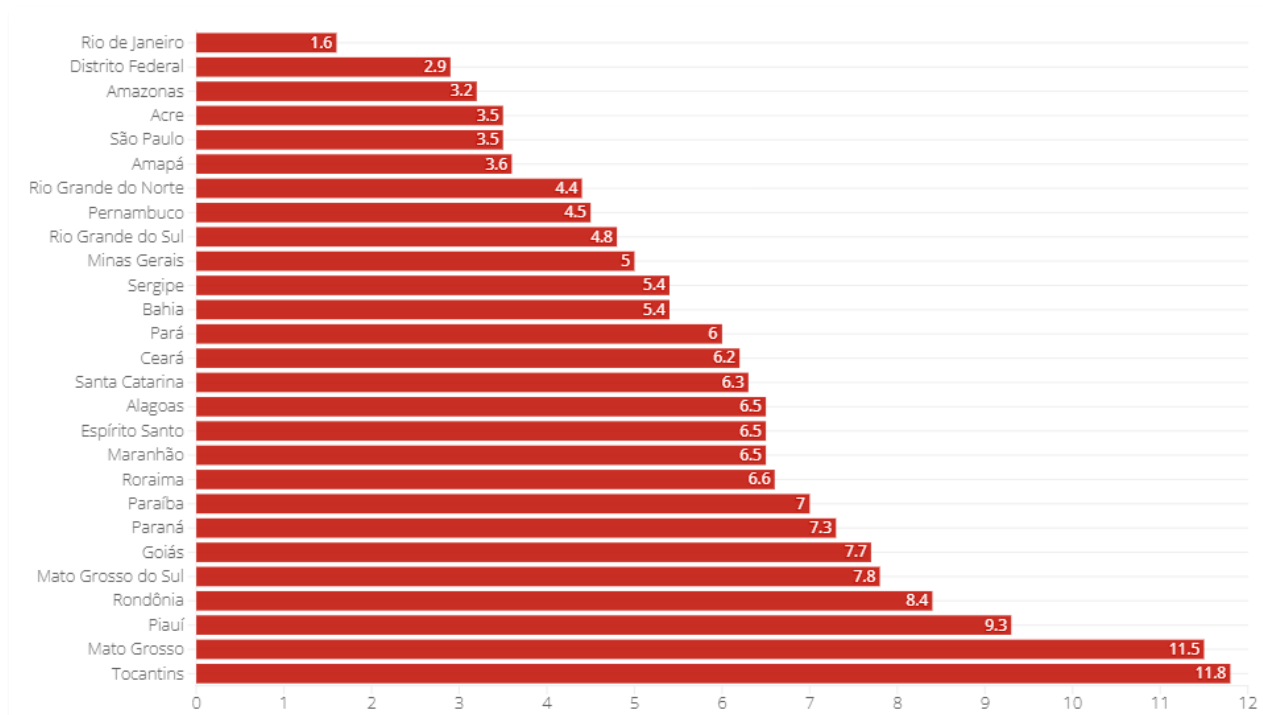
1.4 DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

De acordo com os dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) do ano de 2021 “Os acidentes de trânsito resultam na morte de aproximadamente 1,3 milhões de pessoas em todo o mundo a cada ano e deixam entre 20 e 50 milhões de pessoas com lesões não fatais”. Conforme o relatório do secretário geral António Guterres da Organização das Nações Unidas (ONU) do ano de 2021 afirma que “A cada 24 segundos uma vida é interrompida por causa de uma colisão no trânsito”. Segundo a Gerência de Análises Epidemiológicas e Doenças e Agravos não Transmissíveis (GADNT) do estado de Santa Catarina relativos ao ano de 2022 apontou que:

Os Acidentes de Transporte Terrestres (ATT) estão entre as principais causas de morbimortalidade, e por isso constituem um grave e complexo problema de saúde pública. O Brasil está em quinto lugar dentre os países com maior número de mortes por ATT (p. 03-04).

Infelizmente o Estado Brasileiro possui um alto índice de violência no trânsito, estando entre os países mais violentos do mundo. Dentre as razões que culminaram para esses dados, é possível destacar fatores do comportamento humano, tais como a ingestão de álcool ao volante, excesso de velocidade e desatenção.

A implementação da Lei nº 11.705/08 conhecida como Lei Seca foi uma iniciativa de tentar minimizar o número de sinistros de trânsito ocasionados pela ingestão de álcool na direção de veículos automotores. Um levantamento feito no ano de 2021 pelo Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (CISA), revela os estados com as maiores taxas de óbitos ocasionados pela combinação de álcool e direção.

Figura 3 - Óbitos por Acidentes de Trânsito por uso de Álcool em 2021

Fonte: <https://encurtador.com.br/dmS13>

De acordo com esse relatório, o estado do Tocantins ocupa a primeira posição com uma taxa de 11.8 mortes a cada 100 mil habitantes. Em seguida encontra-se o estado de Mato Grosso com 11.5 óbitos por 100 mil habitantes. Estados maiores tais como Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, possuem índices menores de óbitos por acidentes de trânsito registrando 5, 3.5 e 1.6, respectivamente.

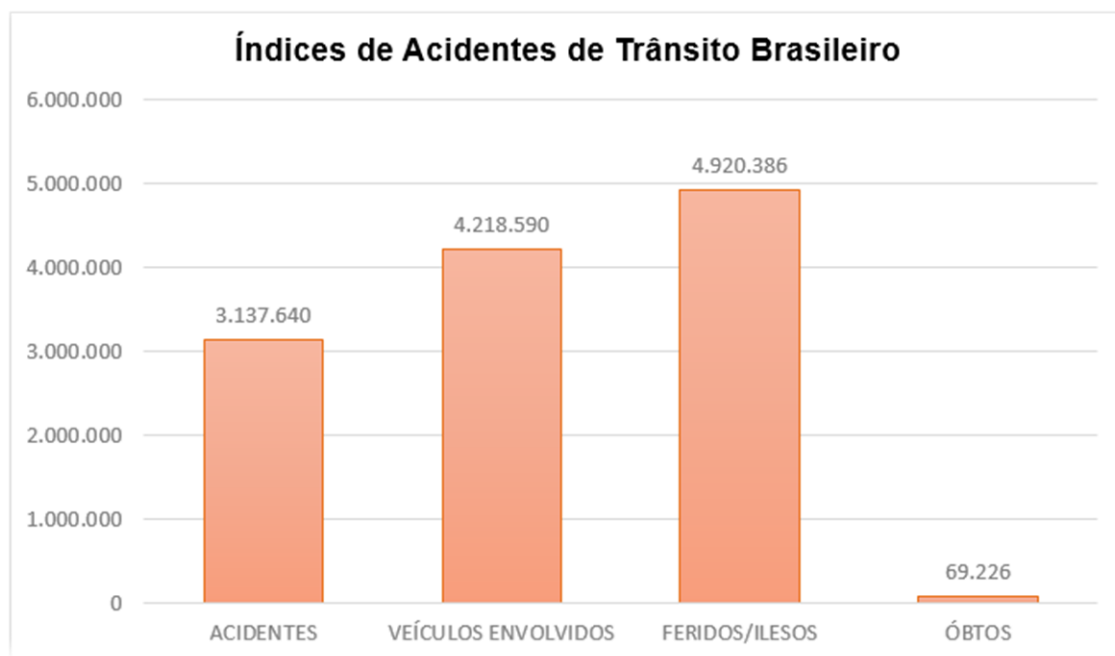
Os dados são alarmantes, é preciso que medidas sejam adotadas para reverter essa situação. Não basta apenas que a legislação regule as normas de circulação no trânsito, mas sim que cada cidadão cumpra com o seu papel respeitando-as.

1.4.1 Dos Índices de Acidentes

Conforme dados do Ministério dos Transportes e do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST) relativos ao mês de julho do ano de 2023, “foram registrados no Brasil nos últimos três anos cerca de 3.137.640 (três milhões e cento e trinta e sete mil e seiscentos e quarenta) sinistros de trânsito em todo o país”. A partir do ano de 2020 “houve 4.218.590 (quatro milhões e duzentos e dezoito mil e quinhentos e noventa)” veículos envolvidos em algum tipo de acidente.

A partir desses dados, foi possível desenvolver um gráfico contendo uma relação à nível nacional, tendo em vista os últimos três anos.

Figura 4 - Índices de Acidentes de Trânsito Brasileiro (2020-2023)



Fonte: De Autoria Própria, 2023

Nota-se que a partir do ano de 2020 foram registrados 3.137.640 (três milhões e cento e trinta e sete mil e seiscentos e quarenta) acidentes de trânsito em todo o país, desconsiderando os dados relativos aos registros da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Ou seja, esses índices são muito maiores do que os apontados acima.

Dentre os sinistros de trânsito ocorridos nesse período tiveram cerca de 4.920.386 (quatro milhões e novecentos e vinte mil e trezentos e oitenta e seis) feridos e ilesos. Com exceção dos dados da PRF, registraram-se cerca de 69.226 óbitos no trânsito nos últimos três anos. São quase setenta mil vidas perdidas em razão da não da violência no trânsito.

1.4.2 Dos Pnatrans

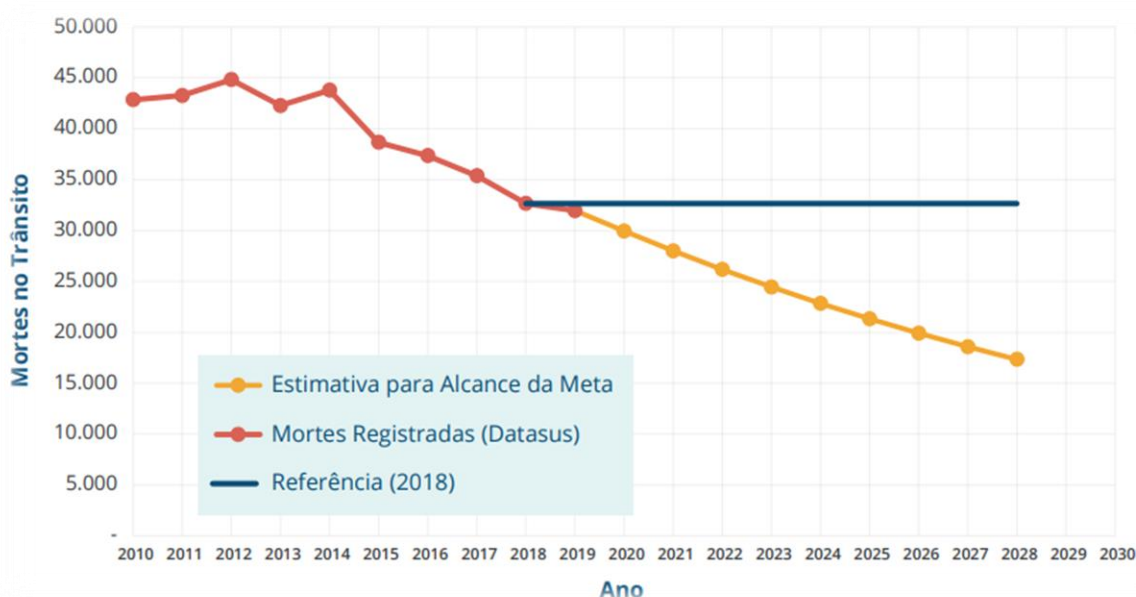
A Lei nº 13.614/18 que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) acrescentou o art. 326-A ao CTB, com a finalidade de minimizar o número de sinistros de trânsito em todo o país. Conforme prevê o

parágrafo §1º desse artigo: “O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final de 2030, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes por grupo de habitantes, relativamente ao índice apurado em 2020”.

Levando-se em consideração a estimativa para redução do número de sinistros, foi elaborado um gráfico acerca das mortes no trânsito registradas no Brasil entre 2010 e 2019, estimadas até 2028. O intuito deste plano é proteger milhares de vidas, com a consequente redução dos números de sinistros.

Estima-se que até o ano de 2028 o índice de mortes no trânsito seja minimizado, e para que essa meta seja alcançada é necessária a adoção de políticas públicas junto aos órgãos do governo e a integração da sociedade, com o objetivo de promover a redução desses registros, a fim de que mais vidas sejam salvas.

Figura 5 - Mortes no trânsito no Brasil registradas entre 2010 e 2019



Fonte: <https://encurtador.com.br/gqK79>

Conforme apontado no gráfico, observa-se que no ano de 2010 foram registradas quase 45 mil mortes no trânsito. Verifica-se que este percentual se manteve até o ano de 2014. Nota-se que, em 2015 houve uma queda no número de mortes registradas, e essa redução vem permanecendo até o ano de 2018.

Essas referências para a redução no número de mortes no trânsito têm como estimativas o ano de 2028, e espera-se que esses resultados se mantenham em contante diminuição, com vistas a preservarem a maior quantidade de vidas no

trânsito. E para que isso ocorra, é necessário que cada cidadão coopere e faça a sua parte, de forma a preservar a sua integridade física e a de seu próximo.

1.5 DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O CTB traz em seu capítulo VI (p. 52) as competências para educação no trânsito, destacando que ela “é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)”. Destaca-se que ela é composta por um grupo ações com vistas para a conscientização e instrução dos cidadãos sobre a importância do conhecimento e da mudança de atitudes no deslocamento das pessoas nas vias terrestres.

A finalidade desse tipo de educação baseia-se no intuito de formar cidadãos conhecedores de seus direitos, deveres e obrigações, com o objetivo de promover a proteção da vida e do convívio seguro entre os indivíduos da sociedade. Evitar acidentes, resguardar a vida e conscientizar condutores, passageiros e pedestres são uns dos propósitos da educação para o trânsito. Conhecer e aprender sobre as leis de tráfego desde cedo pode fazer uma enorme diferença aos futuros motoristas. O CTB infere que ela deverá ser promovida por meio de planejamento e ações ordenadas a fim de que sejam divulgadas campanhas educativas para toda a população, em especial nas pré-escolas e escolas de 1º, 2º e 3º grau de ensino.

Com o fito de conscientizar a população para a redução de sinistros, foi criada no ano de 2014 pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) a campanha do Maio Amarelo. A ação é realizada em todo o mês de maio e tem como objetivo a realização de atividades educativas com vistas a preservação da vida. Ela possui como cor predominante o amarelo por simbolizar a atenção no trânsito.

No mês de setembro, tem-se a Semana Nacional de Trânsito que ocorre anualmente na segunda quinzena, entre os dias 18 e 25, conforme estabelece o art. 326 caput do CTB. Possui a finalidade de estimular a prudência na direção de veículos automotores e o desenvolvimento de um trânsito mais humanizado. Embora estas campanhas ocorram apenas nesses meses, as ações não devem ficar adstritas tão somente a estas datas, mas sim a serem realizadas durante todo o ano. Afinal, os acidentes ocorrem diariamente, e é necessário estar constantemente atentos as normas de circulação e conduta.

2 A RELAÇÃO DO DIREITO DE TRÂNSITO E O CTB

O conceito de trânsito é definido pelo art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em que é caracterizado pela “Utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (p. 11)”.

A Constituição Federal de 1988 assegura direitos e garantias fundamentais a todos os cidadãos, dentre eles destacam-se o direito de ir e vir com segurança. Nessa conjuntura, o trânsito se insere como um bem jurídico ocupando uma posição de relevância. As relações ao trânsito seguro decorrem desse direito, insculpido nos art. 5º e 6º da Carta Magna. Conforme assegura esse dispositivo, a todos são garantidos à vida, a liberdade, a igualdade, a segurança e a propriedade.

À vista disso, incorpora-se ao rol das liberdades individuais e coletivas, relevando-se que não se trata somente de uma proteção ao indivíduo, mas sim de gerenciamento e sistematização, com vistas a resguardar a vida e a incolumidade pública. Nessa acepção, o art. 144 da CF/88 confere ao Estado a responsabilidade de assegurar a segurança pública, incluídos nesse cenário a proteção viária. Conforme dispõe o § 10, I, (p. 90-91) desse artigo:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

§ 10 A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - Compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

Veja-se que, os órgãos de segurança pública também são responsáveis por zelar e dar cumprimento ao disposto na legislação de trânsito. Logo, conforme assevera Sacramento (2019, p. 01):

Fazer parte do trânsito não é uma questão de escolha, é uma imposição do convívio social, visto que existem, além dos veículos automotores, outros elementos envolvidos, tais como: os pedestres, os animais e os veículos não motorizados, embora a crença popular entenda que as Leis que organizam o trânsito priorizam apenas os veículos motorizados.

Dessa forma, a segurança viária é representada pelo poder público por órgãos que possuem competência para realizarem ações com vistas ao devido cumprimento do disposto na legislação de trânsito. Deste modo, incumbiu-se aos agentes policiais (PRF e PM), aos agentes dos Departamentos Estaduais de Trânsito e dos Departamentos de Estradas e Rodagens (DER), além dos fiscalizadores municipais representados pelas guardas e secretarias de mobilidade urbana a responsabilidade por fiscalizar o tráfego viário.

2.1 DAS NORMAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

O código de trânsito brasileiro regulamenta acerca das normas gerais de circulação e conduta que devem ser praticadas por todos os integrantes das vias, com vistas a zelarem por boas condições de segurança e trafegabilidade. Essas regras têm por objetivo regulamentar e padronizar as ações por parte dos usuários quando estiverem utilizando as vias terrestres.

Conforme dispõe o CTB, os integrantes que compõe o sistema nacional de trânsito devem se absterem de todo e qualquer ato que possam representar perigo à segurança viária. Ele determina as regras de tráfego, dispondo a respeito do limite de velocidade máxima permitida, normas sobre ordens de preferência, prioridade ou ultrapassagens, imobilizações de veículos automotores e utilizações de sinais sonoros e gestos das autoridades de trânsito, por exemplo.

O disposto neste código determina as condutas que os motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas devam seguir para que haja harmonia entre os componentes das vias. É primordial que todas essas regras sejam devidamente cumpridas para haja um trânsito seguro.

2.2 DAS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

De acordo com o art. 161 do CTB (p. 92): “Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar, e o infrator sujeita-se às penalidades e às medidas administrativas”. Elas são classificadas conforme a gravidade da conduta do agente, podendo ser leves, médias, graves ou gravíssimas.

2.2.1 Infração Leve

As infrações de natureza leve são aquelas que possuem menor potencial ofensivo para a segurança viária, pois trazem baixos riscos de acidentes. Dentre elas destacam-se a condução de veículos sem os documentos de porte obrigatório (art.232, CTB), parar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro (art.182, II, CTB), ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes (art. 205, CTB), por exemplo.

Por oferecerem pouca ameaça aos indivíduos que circulam pelas vias, é computado no prontuário do condutor apenas três pontos em sua CNH, além de multa pecuniária.

2.2.2 Infração Média

Por sua vez, as infrações de caráter médio relacionam-se a atitudes um pouco mais severas do que as leves. Trata-se, portanto, de condutas que tem uma maior propensão a gerar algum tipo de sinistro de trânsito.

Dentre elas, pode-se citar alguns exemplos, tais como, a parada de veículos nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal (art. 182, I, CTB), deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado (art. 198, CTB) e realizar ultrapassagens pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda (art. 199, CTB). Conferem ao condutor quatro pontos em sua CNH, assim como a ocorrência de multa ao proprietário do veículo.

2.2.3 Infração Grave

Por serem de maior complexidade, as infrações graves geram maiores perigos aos integrantes do sistema de trânsito. O risco de causar um acidente é muito mais elevado do que no caso de condutas leves ou médias.

Dentre algumas das atitudes consideradas como substanciais, pode-se mencionar, a direção de veículo automotor sem uso o cinto de segurança (art. 167, CTB), transitar pela contramão de direção em vias com duplo sentido de circulação

(art. 186, I, CTB) e deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação (art. 196, CTB). Assim, qualquer ocorrência de natureza grave gera ao motorista cinco pontos em seu prontuário, sendo punido também com multa monetária.

2.2.4 Infração Gravíssima

Por seu turno, os incidentes gravíssimos são aqueles que representam um grande risco para os integrantes da via. São infrações que tem um potencial lesivo muito maior do que as demais. A exemplo, têm-se a direção de veículo sem possuir CNH (art. 162, CTB) e sob o efeito de álcool ou de qualquer substância psicoativa (art. 165, CTB), transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança (art. 168, CTB) e a utilização de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa (art. 175, CTB).

Tais condutas geram uma ameaça muito grande a segurança, por essa razão os condutores são punidos com sete pontos em sua CNH e multa pecuniária devido a sua gravidade.

2.3 INFRAÇÕES DE TRÂNSITO EM MATO GROSSO

De acordo com os dados do último anuário estatístico de trânsito do estado de Mato Grosso do ano de 2022, constatou-se que foram registradas nesse período cerca de 718.212 (setecentos e dezoito mil e duzentos e doze) violações as normas de trânsito. Conforme gráfico abaixo, tem-se uma relação do número de ocorrências elencadas por meses.

Figura 6 - Infrações de Trânsito registradas em MT

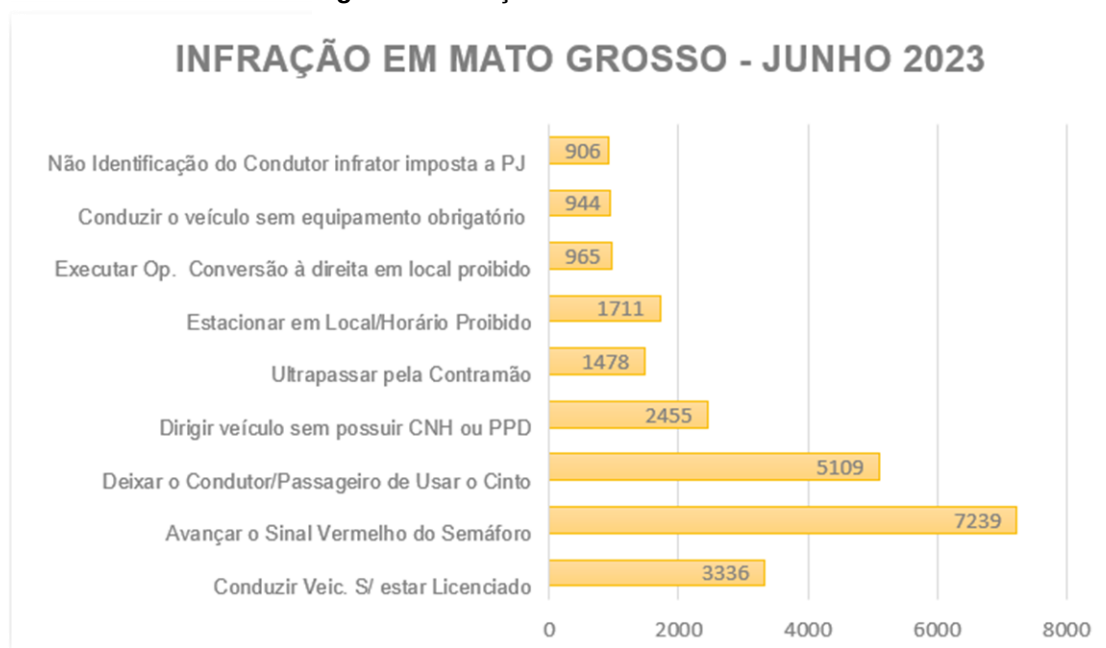
Fonte: <https://encurtador.com.br/cehm7>

Veja-se que os meses de janeiro, março e outubro despontam com a maior incidência de infrações. Dentre as maiores ocorrências autuadas nesse ínterim foram apontadas a ausência do cinto de segurança, o excesso de velocidade e o avanço do sinal vermelho como precursoras em nível de registros.

Constata-se que, houveram variações no quantitativo das infrações, observa-se que os três primeiros meses do ano de 2021 mantiveram no mesmo patamar de incidência de ocorrências. Contudo, no mês de abril houve uma queda significativa, ou seja 40,47%, se comparado ao mês de março. Este percentual de menos de 50 mil infrações manteve-se até o mês de setembro do referido ano. Entretanto, verifica-se que, em setembro teve um aumento de 32,05% comparado ao mês de agosto. Nota-se que, outubro foi o mês em que mais incidiu infrações de trânsito em Mato Grosso no ano de 2021. Os meses de novembro e dezembro mantiveram o mesmo patamar de ocorrências, havendo uma redução de 8,03% confrontado ao mês de outubro.

Seguindo a mesma perspectiva dos anos anteriores, o estado vem se mantendo no mesmo patamar de incidência. Conforme relatórios do Registro Nacional de Infrações (RENAINF) relativos ao mês de agosto do ano de 2023, foi possível elaborar um gráfico contendo as maiores ocorrências a nível de estado.

Figura 7 - Infração em MT - Junho 2023



Fonte: De autoria Própria, 2023

Os dados indicam que o desrespeito às normas de circulação e conduta vem se mantendo. Prevalece o descumprimento das ordens de paradas em sinalizações luminosas (semáforo), a ausência dos cuidados indispensáveis a segurança pela falta do uso do cinto, a condução de veículos sem estar devidamente licenciados ou sem o condutor possuir CNH ou PDD.

Fatores como esses implicam no número de sinistros de trânsito em todo o estado. Medidas são necessárias para a diminuição dessas ocorrências, é imprescindível que os motoristas obedeçam às leis para que esses dados possam ser minimizados.

2.4 PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Sabe-se que na direção de um veículo automotor os condutores estão sujeitos a sofrerem infrações de trânsito e todas elas são passíveis de sanções administrativas ou criminais. O CTB regulamenta em seu art. 256 quais os tipos de punições que deverão ser aplicadas aos motoristas que descumprirem o disposto no código, a saber: “advertência por escrito; multa; suspensão do direito de dirigir; cassação da Carteira Nacional de Habilitação; cassação da Permissão para Dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem”.

Tais penalidades poderão estar acompanhadas de medidas administrativas que serão aplicadas pela autoridade de trânsito competente. Dentre elas, destacam-se, por exemplo, a “retenção e remoção do veículo, realização de teste de alcoolemia e o recolhimento de animais soltos na pista”, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro. Entretanto, essas medidas não possuem natureza de sanção como as penalidades, mas sim de condutas vinculadas as infrações.

À vista disso, infere-se que a primeira é precedida de processo administrativo do órgão com circunscrição sobre a via, garantindo-se ao condutor o direito à ampla defesa e ao contraditório. Por sua vez, a segunda é empregada de forma autônoma, ou seja, sem processo.

2.5 DOS CRIMES DE TRÂNSITO

O CTB traz em seu capítulo XIX (p.158) disposições gerais a respeito dos crimes cometidos na direção de veículos automotores, aplicando-se, no que couber, as normas do Código Penal e do Código de Processo Penal, conforme determina o art. 291, caput. Segundo Araújo (2018, p. 09):

Os Crimes de trânsito então são condutas que vão contra previsão legal explícitas no Código de trânsito Brasileiro assim como em suas leis complementares vigentes, ou seja, crimes cometidos na direção de veículos automotores previstos na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.

São infrações praticadas por motoristas que vão além das penalidades administrativas de trânsito, abrangendo condutas mais complexas e graves, tais como as perdas materiais e físicas decorrentes dessas transgressões.

Desta forma, o condutor que cometer um delito tipificado como crime estará sujeito as penalidades administrativas do órgão de trânsito, bem como das sanções criminais pelas autoridades judiciais. A principal punição para quem incidir em uma transgressão deste tipo é a privação de liberdade, podendo ela ter uma pena de detenção ou reclusão, conforme a gravidade do fato.

2.5.1 Classificação

Algumas espécies de crimes são classificadas pelo CTB, podendo os agentes delituosos recaírem em condutas dolosas ou culposas. Conforme o art. 298 do código, determinadas circunstâncias agravam as penalidades dos delitos de trânsito quando o condutor pratica o ato:

- I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;
- II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;
- III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
- IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;
- V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;
- VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
- VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Certos crimes estão dispostos no Código de Trânsito Brasileiro, tais como, homicídio ou lesão corporal culposa, embriaguez ao volante, omissão de socorro, racha e dirigir sem possuir CNH ou permissão, por exemplo. É imperioso enfatizar que essas condutas podem implicar em sanções rigorosas como a restrição de liberdade e a suspensão ou cassação do direito de dirigir.

2.5.2 Embriaguez ao Volante

Dirigir sob o efeito de álcool é caracterizado como sendo uma infração de natureza gravíssima, conforme dispõe o art. 165 do CTB. A embriaguez ao volante é considerada um crime de trânsito e possui como pena, detenção de 6 meses a 3 anos, multa, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor segundo o art. 306 do código.

O delito é definido como uma violação de natureza comum, ou seja, não requer uma qualidade especial do agente para que seja caracterizado. Todo indivíduo que for flagrado conduzindo um veículo automotor sob a ingestão de bebidas alcoólicas estará sujeito às medidas legais.

No que se refere a concentração de álcool por litro de sangue o CTB estabelece no § 1º, I, do art. 306 que a: “concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue” é considerada crime. Os resultados das medições do etilômetro, conhecido popularmente como bafômetro, são regidos por normas estabelecidas pelo Contran. De acordo com a resolução nº 432/13 do Conselho Nacional de Trânsito, foi possível desenvolver uma tabela a respeito dos limites tolerados por esse equipamento metrológico.

Tabela 1: Índice de Álcool por Litro de Sangue

INFRAÇÃO	CRIME
<i>Medição realizada igual ou superior a 0,05 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,05 mg/L)</i>	<i>Medição realizada igual ou superior a 0,34 miligrama de álcool por litro de ar alveolar expirado (0,34 mg/L)</i>

Fonte: De Autoria Própria, 2023

O condutor que assoprar o dispositivo e apresentar uma quantidade de álcool de 0,05 mg/L ou superior incidirá apenas em infração administrativa. Entretanto, caso a medição constate um valor de 0,34 mg/L ou superior por litro de ar alveolar incorrerá em crime de trânsito, sendo, portanto, conduzido para a delegacia de polícia judiciária. Essa caracterização tanto para a infração quanto para o crime poderá ser verificada também através de análise de sinais que indiquem que a capacidade psicomotora se encontra alterada como também por meio de exames clínicos e provas testemunhais.

No entanto, o condutor não poderá ser obrigado a realizar esse procedimento do etilômetro, conforme dispõe o Tema Repetitivo nº 446 do Supremo Tribunal Federal (STJ): “O indivíduo não pode ser compelido a colaborar com os referidos testes do 'bafômetro' ou do exame de sangue, em respeito ao princípio segundo o qual ninguém é obrigado a se auto incriminar (Nemo tenetur se detegere)”. Todavia, caso haja negativa por parte do motorista em executar o teste o mesmo será autuado com base no art. 165 do CTB, ou seja, por infração de trânsito.

3 ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE PONTES E LACERDA - MT SOB A ÓTICA DO CTB

Frequentemente, vê-se nos noticiários e nas mídias eletrônicas a respeito das ocorrências de sinistros de trânsito ocorridas no município de Pontes e Lacerda-MT. Nota-se que são registrados quase que diariamente ao menos um tipo desses incidentes, sejam aqueles que ocasionam apenas danos materiais até os casos mais graves, com lesões ou mortes.

A cidade encontra-se entre os dez municípios com maiores incidências de trânsito dos últimos três anos, conforme pesquisa feita junto ao portal do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST). Conforme último censo demográfico do IBGE relativo ao ano de 2022, constatou-se que Pontes e Lacerda possui cerca de 52.018 mil habitantes, sendo, portanto, o 13º município mais populoso do Estado. Veja-se que dentre os 141 municípios mato-grossenses, a cidade ocupa uma posição de destaque em números de ocorrências.

É imprescindível que medidas sejam adotadas para que esses dados possam ter reflexos positivos em âmbito estadual. Afinal, são vidas que precisam ser preservadas, e somente pela conscientização e respeito às leis de trânsito podemos reverter essa situação.

3.1 ÍNDICES DE SINISTROS DE TRÂNSITO REGISTRADOS EM MATO GROSSO

Em uma pesquisa feita junto ao portal do RENAEST, verificou-se os municípios de Mato Grosso com maiores taxas de sinistros de trânsito ocorridas a partir do ano de 2020. De acordo com os relatórios estatísticos consultados, constatou-se que Pontes e Lacerda está entre as cidades mais violentas do estado.

Conforme tabela abaixo, foi possível fazer uma análise dos índices de ocorrências com vítimas fatais e não fatais, e a partir dessa perspectiva elaborou-se uma tabela desses registros. Importante destacar que esses dados tem como parâmetros apenas os casos que são devidamente registrados junto aos órgãos competentes. Ou seja, essas estatísticas podem superiores ao que imaginamos, haja vista que muitas das vezes esses sinistros que geram apenas danos materiais não chegam ao conhecimento das autoridades de trânsito.

Segundo os dados levantados, verifica-se que o município de Cuiabá desponta como sendo o mais violento do estado, seguido de Várzea Grande e Rondonópolis que são equivalentes entre si. Observa-se que a cidade, tema deste trabalho, ocupa a oitava colocação registrando 234 ocorrências nos últimos três anos.

Tabela 2: Sinistros de Trânsito Não Fatal (2020-2022)

	MUNICÍPIO	ACIDENTES	FERIDOS/ILESOS
1º	CUIABÁ	4.601	4.984
2º	VÁRZEA GRANDE	1.898	2.034
3º	RONDONÓPOLIS	2.131	2.413
4º	SINOP	141	110
5º	TANGARÁ DA SERRA	671	898
6º	CAMPO NOVO DOS PARECIS	798	160
7º	PRIMAVERA DO LESTE	379	420
8º	PONTES E LACERDA	234	254
9º	LUCAS DO RIO VERDE	459	543
10	CÁCERES	54	39

Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>

Conforme demonstrado na tabela, os acidentes resultaram em cerca de 254 vítimas as quais saíram ilesas ou tiveram algum tipo de lesão decorrentes de uma colisão entre veículos. Sob uma outra perspectiva, tem-se o índice de sinistros fatais considerando o ano e 2020 a 2022. Vê-se que os municípios de Cuiabá, Várzea Grande e Rondonópolis permanecem nas mesmas posições dos registros não fatais.

Tabela 3: Sinistros de Trânsito Fatal (2020-2022)

	MUNICÍPIO	ACIDENTES	ÓBITOS	POPULAÇÃO
1º	CUIABÁ	4.601	331	633.900
2º	VÁRZEA GRANDE	1.898	222	295.257
3º	RONDONÓPOLIS	2.131	136	306.872
4º	SINOP	141	71	152.426
5º	TANGARÁ DA SERRA	671	67	110.002
6º	CAMPO NOVO DOS PARECIS	118	46	37.800
7º	PRIMAVERA DO LESTE	379	44	65.229
8º	PONTES E LACERDA	234	34	46.816
9º	LUCAS DO RIO VERDE	459	27	71.706
10	CÁCERES	54	21	96.680

Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>

Nota-se que, Pontes e Lacerda obteve 34 óbitos decorrentes da violência no trânsito. Infere-se que essas ocorrências poderiam ter sido minimizadas, caso houvesse maior prudência na condução de veículos automotores por parte dos motoristas. A negligência, a imperícia, o descumprimento à legislação e as condições das vias e do trânsito contribuem significativamente para o aumento desses índices de acidentalidade.

Conforme apontado na tabela acima, verifica-se que o município de Pontes e Lacerda possui menos de 60 mil habitantes, contudo, cidades maiores, a exemplo de Lucas do Rio Verde e Cáceres possuem uma população superior chegando a quase 100 mil habitantes, registraram menos mortes no trânsito nos últimos três anos.

Constata-se que, os municípios que possuem até 60 mil habitantes estão entre os mais violentos do Estado de Mato Grosso. Observa-se que Campo Novo dos Parecis e Pontes e Lacerda seguem o mesmo patamar em nível de ocorrências de trânsito. Verifica-se, portanto, que essas cidades carecem de um apoio tanto do poder público quanto da sociedade com vistas a zelarem pela segurança viária.

Levando-se em consideração os dez municípios com maiores índices fatais, tem-se um total de 999 vidas ceifadas, ou seja, são diversas famílias que perderam algum familiar para a violência no trânsito. Não é possível estimar o valor de uma vida, entretanto, é acreditável que se possa prevenir e evitar que ela se perca. Atitudes simples de respeito, educação e cidadania contribuem para a diminuição desses índices de letalidade.

Muitas das vezes nos deparamos com motoristas despreparados para a direção de veículos automotores. Frequentemente, observa-se o descumprimento das normas de circulação e conduta dispostas no CTB, tais como, a desobediência ao limite de velocidade máxima permitida para a via, a ausência do uso de cinto de segurança e dispositivos auxiliares para retenção de crianças, a direção sob o efeito de álcool ou de qualquer substância psicoativa que cause dependência, por exemplo.

O CTB regulamenta em seu art. 26 que “os usuários das vias terrestres devem abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos”, trata-se, portanto, de uma ordem e não uma recomendação do que se deva fazer. Na prática, verifica-se que este regramento por muitas das vezes acaba por ser descumprido, haja vista o número de sinistros ocorridos. O nível de desrespeito às normas de trânsito é elevado na cidade de Pontes e Lacerda, vê-se, a todo instante a desobediência ao Código de Trânsito Brasileiro. Ora, não basta apenas que se

tenham regramentos sobre as condutas humanas, mas sim que elas sejam devidamente cumpridas.

Por outro prisma, constata-se também alguns fatores que contribuem para a sua ocorrência que são aqueles relativos às condições das vias. Verifica-se que a falta de infraestrutura da malha rodoviária é fator primordial para o aumento ou agravamento desse índice. Ruas com buracos ou más sinalizadas, ausência de canalização ou canteiros, são aspectos que devam ser sanados para a melhoria do tráfego de veículos. Dessa forma, é necessário que tanto os motoristas quanto os pedestres estejam atentos as condições do trânsito, com vistas a manterem a harmonia e evitarem acidentes.

3.1.1 Demonstrativo dos Acidentes de Trânsito em Pontes e Lacerda

Vê-se, constantemente, que a cidade de Pontes e Lacerda é alvo de diversas ocorrências de trânsito dos mais variados tipos. Atropelamentos, colisões e saídas de pistas, são fatos frequentes dentro do município.

Sabe-se que o trânsito é feito de pessoas e que cada uma delas possui um tipo de comportamento humano. Condutores impacientes, apressados, imprudentes ou negligentes fazem parte do tráfego desta urbe. Muitos apresentam condutas inadequadas na direção de veículos automotores, tais como, realização de ultrapassagens indevidas, direção perigosa ou utilizando o celular, desrespeito a faixa de pedestres e excesso de velocidade são umas das práticas mais comuns dessa cidade. Por esses aspectos, fica evidenciado o descumprimento das legislações de trânsito, em especial ao CTB. O código é fundamental por contribuir e aumentar a segurança viária, bem como por ajudar a prevenir a violência nas vias públicas.

O autor Alves (2023) traz uma reflexão acerca da situação caótica que é o trânsito na cidade de Pontes e Lacerda. Segundo ele: “Os acidentes em Pontes e Lacerda-MT vêm causando prejuízos materiais e, infelizmente, ceifando vidas e deixando famílias enlutadas”. Alves aponta que:

O principal fator contribuinte para esses acidentes foi a imprudência dos condutores, como excesso de velocidade, ultrapassagens indevidas e falta de atenção ao volante. Além disso, muitos dos acidentes ocorreram em horários de grande movimentação, como nos períodos de pico de tráfego.

Esses fatores evidenciam o descumprimento aos preceitos estabelecidos no CTB, haja vista que o código regulamenta as condutas humanas no trânsito que devem ser seguidas por todos os integrantes das vias. Para o autor Alves:

Os índices de acidentes ainda estão longe do ideal. É preciso que todos os envolvidos no trânsito, desde os condutores até os pedestres, se conscientizem da importância de um trânsito mais seguro e respeitem as leis de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro é uma norma fundamental e de extrema importância para que haja condições seguras de trafegabilidade, mas para que tudo isso ocorra, é imprescindível o seu cumprimento. Dessa forma, é preciso que os todos se conscientizem da importância de tornar o trânsito mais seguro com vistas a evitarem acidentes.

É necessário além da conscientização, o aumento das fiscalizações, seja por meio da criação de uma guarda municipal ou até mesmo intensificações de policiamento. Ainda, é primordial que haja melhorias na infraestrutura do modal rodoviário, bem como da instalação de radares de velocidade e dispositivos auxiliares.

Com relação aos meios de transportes envolvidos nos acidentes de trânsito nesta cidade, verifica-se que a maior parte é ocasionada por motocicletas e automóveis. Os motociclistas são os indivíduos mais vulneráveis no trânsito em razão de estarem propensos a serem arremessados a longas distâncias nos casos de colisões. Nesse sentido, são os condutores que requerem maiores cuidados ao trafegarem pelas vias.

3.2.2 Relação de Acidentes conforme o Anuário Estatístico de Trânsito

O comportamento humano é responsável por influenciar para o aumento ou agravamento dos acidentes. A falta de conhecimento e habilidade tornam os condutores mais propensos a incidirem em algum registro de trânsito. De acordo com o Anuário Estatístico de Trânsito 2022 do Estado de Mato Grosso, apontou que Pontes e Lacerda registrou 21 óbitos e teve 212 vítimas com lesões corporais no ano de 2021.

Corroborando com esses dados, o Autor da Rocha (2021), aponta que:

Pontes e Lacerda tem a segunda maior taxa de lesões corporais no trânsito por 100 mil habitantes, entretanto, quando há a comparação entre mortes no

trânsito por 100 mil habitantes, a cidade de Pontes e Lacerda tem a maior taxa entre os municípios do estado de Mato Grosso, de população variante entre 40 a 100 mil habitantes.

O referido autor traz um quadro comparativo dos acidentes de trânsito da população mato-grossense levando-se em consideração a quantidade de habitantes do estado.

Tabela 4: Acidentes de Trânsito em Mato Grosso com População entre 40 a 100 mil habitantes

Cidades	População	Lesões Corporais	Lesões por 100 mil hab.	Mortes	Mortes por 100 mil hab.
Sorriso	90.313	53,00	58,68	20,00	22,15
Barra do Garça	60.661	268,00	441,80	9,00	14,84
Cáceres	93.882	11,00	11,72	4,00	4,26
Juína	40.905	18,00	44,00	2,00	4,89
Alta Floresta	51.615	27,00	52,31	9,00	17,44
Primavera do Leste	61.038	122,00	199,88	3,00	4,91
Campo Verde	42.871	19,00	44,32	12,00	27,99
Pontes e Lacerda	45.093	112,00	248,38	16,00	35,48
Nova Mutum	43.919	24,00	54,65	4,00	9,11
Lucas do Rio Verde	63.411	117,00	184,51	19,00	29,96

Fonte: <https://revistascintilla.cbm.mt.gov.br/scintilla/article/view/3/10>

Observa-se que Pontes e Lacerda possuía cerca de 45.093 mil habitantes, considerando o ano de 2021. Nota-se que, registrou-se um percentual de 35,48 mortes por 100 mil habitantes. Por ser uma cidade com uma população inferior a 50 mil habitantes, tem-se que os dados apontados refletem que o município foi o mais violento levando em conta o número de lesões por pessoas.

Independentemente do quantitativo de indivíduos que habitam nessa cidade, faz-se necessário que tanto o poder público quanto a sociedade estevam aliados com vistas a priorizarem pelo cumprimento das normas de trânsito, bem como zelarem pela segurança viária.

Resta demonstrado que os índices de registros de acidentes de trânsito no município são altos, se comparados a outras cidades do estado de Mato Grosso. As perdas geradas por essa violência vão muito além dos danos físicos e materiais causados aos envolvidos. As consequências de um acidente de trânsito são capazes

de gerarem traumas psicológicos, tantos as vítimas quantos aos seus familiares, haja vista que o resultado de um sinistro de trânsito pode gerar sequelas físicas e mentais irreversíveis, mesmo com o passar dos tempos.

É imprescindível que essas vítimas recebam apoio tanto do poder público quanto da sociedade, e estejam amparadas nesta situação de dor e abalo psicológico. Afinal, o desfecho de um acidente de trânsito não se encerra apenas com a cura da lesão física ou do conserto de um veículo envolvido, é necessário que os envolvidos se curem mentalmente do transtorno psicológico sofrido.

3.2 DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM PONTES E LACERDA

Sabe-se que para uma melhor fluidez no trânsito além das medidas educativas, é primordial que haja fiscalizações, com vistas a dar cumprimento ao disposto na legislação. De acordo com Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT):

As ações de fiscalização influenciam diretamente na segurança viária e fluidez do trânsito, contribuindo para a efetiva mudança de comportamento dos usuários das vias, e de forma específica, dos infratores, por meio de ações preventivas, aplicação de medidas administrativas e imposição de sanções, propiciando a eficácia da norma jurídica (p. 11).

O CTB permite a delegação de algumas competências, as quais poderão ser atribuídas a outras entidades para que permitam a descentralização de atividades finalísticas, tais como as de fiscalização de trânsito. Elas são primordiais para o devido cumprimento das normas de circulação e conduta e também para diminuição dos índices de acidentalidade.

A Lei nº 2.449 de abril de 2023, dispõe sobre a municipalização do trânsito na cidade de Pontes e Lacerda, prevendo a criação de um órgão executivo municipal e o estabelecimento de uma junta administrativa de recursos de infrações. Além disso, a Lei complementar nº184/18 criou o cargo de fiscal de trânsito com vistas a executar, fiscalizar e controlar o tráfego de pessoas. Entretanto, tais legislações ainda continuam sem a devida aplicabilidade, estando somente previstas no papel.

O município ainda não dispõe de um quadro efetivo de pessoal para que realizem esses trabalhos, estando dependentes somente do apoio fornecido pela Polícia Militar da localidade. A LC nº203/21 aumentou de 05 para 10 vagas o cargo

de fiscal de trânsito, contudo, não foram preenchidos nenhum, conforme consulta ao portal da transparência.

É indispensável que essa municipalização ocorra e que seja efetivada na prática a implementação da Secretaria de Mobilidade Urbana ou mesmo a criação de uma guarda municipal. A contratação de fiscais também é uma medida que se faz necessária para a diminuição da violência e dos índices de mortalidade no trânsito na cidade de Pontes e Lacerda. Além disso, a constituição de um Fundo municipal com a finalidade de fomentar o custeio e o financiamento de projetos e ações relacionadas à educação e segurança viária favorecerão para um trânsito mais seguro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a análise dos dados obtidos através desse estudo, pôde-se concluir que o município de Pontes e Lacerda é um dos mais violentos do Estado no que se refere a violência no trânsito. Infere-se a vista disso que atitudes são necessárias para reverter esses índices de acidentalidade.

Conforme a pesquisa, é imprescindível que os cidadãos adotem condutas que visem a segurança no trânsito. É indispensável o respeito e o cumprimento das normas de circulação e conduta dispostas pelo CTB, as quais devem ser seguidas por todos os integrantes das vias, condutores, passageiros, pedestres e ciclistas, por exemplo. Além disso, é primordial que haja melhorias no modal rodoviário com ampliações nas infraestruturas viárias, a exemplo, instalação de radares, placas de sinalizações e dispositivos auxiliares.

Faz-se necessário a conscientização por parte dos condutores sobre a importância de zelarem por condições seguras de trafegabilidade. Afinal, não é suficiente apenas que o Código de Trânsito Brasileiro regule as condutas humanas no trânsito, mas sim que todos os indivíduos prezem pelo seu devido cumprimento. E tais medidas poderão ser efetivadas caso haja intensificações de ações educativas e de fiscalizações viárias.

Outrossim, a criação de políticas públicas voltadas a segurança no trânsito permitirá que os índices de acidentalidade sejam reduzidos. Nesse sentido, uma alternativa viável seria a implementação de uma Secretaria de Trânsito e Mobilidade Urbana, com vistas a viabilizarem a municipalização do trânsito.

Ademais, a criação de um Fundo municipal com a finalidade de promover ações educativas direcionadas a segurança no trânsito e saúde do condutor, são medidas que propiciarão a redução dos acidentes viários.

REFERÊNCIAS

ALVES, Nailton. **Uma Reflexão sobre o Caótico Trânsito de Pontes e Lacerda MT**. 2023. Disponível em: <https://www.canaldiario.com.br/noticias/uma-reflexao-sobre-o-caotico-transito-de-pontes-e-lacerda-mt/>. Acesso em: 25 Nov. 2023.

ARAÚJO. Hailton Patrick Meira. **Crimes de Trânsito: A Substituição de Pena Privativa de Liberdade por Pena Restritiva de Direitos**. Anápolis, 2018, p.09. Disponível em: <https://encurtador.com.br/fntAX>. Acesso em: 08 Out. 2023.

BONDARIK, Roberto; KOVALESKI, J. Luiz; PILATTI, L. Alberto. **Origens e Características do Fordismo**. IV Congresso Brasileiro de Engenharia de Produção Ponta Grossa, PR, Brasil, 03 a 05 de Dezembro de 2014. Disponível em: <https://bitlybr.com/lGwHx>. Acesso em: 04 Out. 2023.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Apoio: Fundación Mapfre. Brasília: 2022.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Censo Brasileiro de 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/mato-grosso/panorama>. Acesso em: 22 de Ago. de 2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Frota de Veículos – 2023**. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2023>. Acesso em: 20 Ago. de 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça – STJ. **Tema Repetitivo nº446. Terceira Sessão**. 2015. Disponível em: <https://bitlybr.com/saORG>. Acesso em: 16 Maio. de 2023.

CISA. Centro de Informações sobre Saúde e Álcool. **15 anos da Lei Seca**. 2023. Disponível em: <https://www.cisa.org.br/pesquisa/dados-oficiais/artigo/item/425-15-anos-da-lei-seca-o-que-mudou>. Acesso em 09 Jul. de 2023.

CNT. Confederação Nacional dos Transportes. **Pesquisa CNT de Rodovias 2022**. Brasília – DF, 2022. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/painel>. Acesso em: 24 de Jun. 2023.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://bitlybr.com/ZxDBj>. Acesso em: 17 Jun. de 2023.

DAGOSTIN. Carla Giovana. **Psicologia no Trânsito**. Palhoça, 2013. p. 63. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/21910/1/fulltext.pdf>. Acesso em: 08 Out. 2023.

DETRAN. Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Mato Grosso. **Anuário Estatístico de Trânsito**. 2022. Disponível em: <https://bitlybr.com/bNXkb>. Acesso em 16 Jul. de 2023.

GUTERRES, António. **A Cada 24 Segundos, uma Vida é Perdida no Trânsito**. 2021. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/159736-cada-24-segundos-uma-vida-%C3%A9-perdida-no-tr%C3%A2nsito>. Acesso em: 19 Ago. de 2023.

MATO GROSSO. Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso DETRAN-MT. **Anuário Estatístico de Trânsito**, 2021. Disponível em: <https://bitlybr.com/uxRxr>. Acesso em 08 de Agosto de 2023.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **Lesões no Trânsito**. 2021. Disponível em: https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1. Acesso em: 19 Ago. de 2023.

PAIXÃO, José Leoete. **O Homem enquanto Ser Social**. 2017. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/342925870/A-Psicologia-Social-o-Homem-Como-Ser-Social>. Acesso em: 04 Out. 2023.

PEREIRA, KETTLYN BRAGA. **Logística Verde no Transporte Rodoviário: Uma Revisão Bibliográfica e Análise de Casos Práticos de Empresas que Operam no Brasil**. Dissertação (Graduação em Administração) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: https://arquivos.ufrrj.br/arquivos/2021161037d45b28399246aaa3cdb9075/TCC_Kettlyn_LOGSTICA_VERDE_NO_TRANSPORTE_RODOVIRIO.pdf. Acesso em: 04 Out. 2023.

PONTES E LACERDA. **Lei Complementar nº 184/18 – Cria o Cargo de Fiscal de Trânsito no Município de Pontes e Lacerda**. Disponível em: <https://bitlybr.com/ahnAm>. Acesso em: 25 Jun. de 2023.

PONTES E LACERDA. **Lei Complementar nº 203/21. Dispõe sobre a Política de Gestão de Pessoas e o Plano de Carreira dos Servidores Públicos**. Disponível em: <https://bitlybr.com/KfxEp>. Acesso em: 13 Jul. de 2023.

PONTES E LACERDA. **Lei nº 2.449/23 – Dispõe sobre a Municipalização do Trânsito no Município de Pontes e Lacerda**. 2023. Disponível em: <https://bitlybr.com/UINKc>. Acesso em: 17 Jun. de 2023.

RENAEST. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em: 27 Ago. de 2023.

SACRAMENTO, Eloiza. **O Direito de Ir Vir com Segurança na Problemática do Trânsito, diante de Garantias Constitucionais**. Curitiba, 2019. Disponível em: <https://encurtador.com.br/dlN56>. Acesso em: 21 Jul. de 2023.

SANTA CATARINA. **Secretaria de Estado da Saúde. Superintendência de Vigilância em Saúde. Gerência de Análises Epidemiológicas e Doenças e**

Agravos Não Transmissíveis. Boletim Barriga Verde. Informativo Epidemiológico. Ed. Especial. Santa Catarina, 2022. Disponível em: <https://encurtador.com.br/eprF8>. Acesso em: 08 Out. 2023.

SARTRE. Jean Paul. **Livro Situações III.** 1949. Disponível em: <https://jornal.usp.br/radio-usp/onu-critica-casos-de-tortura-e-violencia-contra-a-populacao-brasileira/>. Acesso em: 27 Nov. 2023.