



ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE CASCAVEL - PR: POSSÍVEIS CAUSAS E PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA REDUÇÃO DE VÍTIMAS

ARTIGO ORIGINAL

SILVA, Jaime Daniel da¹, FRAGA, Gilberto Joaquim²

SILVA, Jaime Daniel da. FRAGA, Gilberto Joaquim. **Acidentes de trânsito no Município de Cascavel - PR: possíveis causas e propostas de políticas públicas para redução de vítimas.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 08, Ed. 11, Vol. 01, pp. 138-160. Novembro de 2023. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/reducao-de-vitimas>, DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/administracao/reducao-de-vitimas

RESUMO

O presente estudo busca analisar possíveis causas do alto número de acidentes de trânsito com vítimas no perímetro urbano do município de Cascavel-PR. Examina-se os quantitativos que resultam em pessoas feridas, com lesões temporárias ou permanentes e um índice elevado de óbitos de condutores de veículos automotores, passageiros e pedestres, vítimas de atropelamentos, em todas as faixas etárias. Nos anos de 2020 e 2021, ocorreram 69 óbitos e 79 óbitos, respectivamente, em decorrência de acidentes de trânsito nas ruas, avenidas e rodovias do perímetro urbano do município, exigindo assim, cada vez mais, estudos e pesquisas com a finalidade de apontar formas para reduzir e até mesmo neutralizar esses números que impactam inclusive na economia local e no desenvolvimento do município.

Palavras-chave: Políticas Públicas, Segurança Pública, Acidentes de trânsito.

1. INTRODUÇÃO

O trânsito seguro é fundamental em uma cidade de médio porte e geograficamente localizada em uma região estratégica do oeste Paranaense. Quando comparado a outros municípios da mesma dimensão, o número de pessoas que anualmente perdem a vida, ou sofrem mutilações ou diversos ferimentos, em acidentes de trânsito



ainda é considerado alto em Cascavel, e esse motivo tem sobrecarregado o sistema de saúde local e regional, e ainda, não sendo incomum, exigindo transferências para centros mais distantes com disponibilidade especializada para casos graves, que necessitam atendimento específico. Dados do Ministério e Infraestrutura, nos anos de 2020 e 2021, permitem fazer uma breve comparação ao município Paranaense de Maringá, que possui número populacional aproximado. Nota-se que, o município de Cascavel possui uma taxa de mortalidade de 1,10% nos registros de acidentes de trânsito, enquanto Maringá registrou 0,78% no mesmo período.

Observa-se o alto número de acidentes de trânsito no perímetro urbano, tanto nas vias urbanas, quanto nas rodovias, de maneira que, somente nos anos 2020 e 2021, teve como resultado 6.539 acidentes de trânsito (Brasil, 2021), acabando com a vida dos nossos jovens, adultos e idosos, resultado tão impactante na sociedade local. Assim, se faz necessário, cada vez mais estudos e pesquisas com a finalidade de apontar formas para reduzir e até mesmo neutralizar esses números tão trágicos que interferem inclusive na economia local e no desenvolvimento do município.

Nesse contexto, a presente pesquisa tem como objetivo, analisar as possíveis causas que influenciam tais índices em nossa região e assim apresentar sugestões de políticas públicas que viabilizem a redução de sinistros e, principalmente, a letalidade no trânsito, por meio de cooperação entre entidades governamentais e sociedade, gerando sensibilização sobre o tema, pois para Perotto (2010, p. 107) “[...] primeiramente é necessário que cheguemos ao consenso sobre o que é educação para o trânsito e, depois, sobre a forma de implementá-la, e mais ainda: não conseguiremos educar somente para o trânsito, será preciso educar para a cidadania”.

Além desta introdução, o estudo está estruturado da seguinte forma: na seção dois apresenta-se o referencial teórico, na seção três, metodologia de pesquisa, na seção quatro, apresentação e análise de resultados e na seção cinco, considerações finais.



2. REFERENCIAL TEÓRICO

Acidentes de trânsito ocorrem diuturnamente nas diversas regiões do município de Cascavel, e esses resultados podem ter influência do aumento anual da frota veicular ou a combinação de diversos outros fatores, que geram danos materiais, prejuízos financeiros e humanos. A circulação harmoniosa de pessoas e veículos no trânsito, os quais disputam espaços cada vez menores nas vias públicas, tem sido desafiadora para as autoridades, que tem o dever institucional de implantar políticas públicas para a redução desses resultados tão indesejáveis.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, **Lei 9.503 de 23 setembro de 1997**, art. 1º **§ 1º**, “**considera-se trânsito**, a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (Brasil, 1997). **E ainda, o Código Civil Brasileiro, Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002, art. 186, define o acidente de trânsito como:** “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (Brasil, 2002).

Estar no trânsito compreende várias possibilidades, desde o indivíduo em deslocamento para o trabalho ou retornando dele, deslocamentos de ciclistas, pedestres em atividade física, um idoso contemplando a paisagem, o motorista do carro de som da publicidade. É incerto a presença da maioria deles naquele momento. Independente do motivo, segundo o dicionário, trânsito é o efeito de transitar, fluxo de veículos em via pública, movimentação de pessoas em determinado lugar (Trânsito, 2022). “Há que se considerar que o trânsito comporta grupos diferentes de pessoas que transitam de um lado para o outro” (Simioni, 2007 p. 4).

Sobre os acidentes de trânsito, pode-se afirmar que:

Os acidentes de trânsito representam importante questão pública, não só pelas perdas de vida e pelas sequelas principalmente entre jovens, mas por provocar perdas não totalmente mensuráveis do ponto de vista das perdas humanas



e de seus potenciais, somando-se aos custos diretos e indiretos (Silva, 2017, p. 5).

Acidentes podem resultar em pessoas feridas e muitas vezes em óbito, causando perdas humanas, que são irreparáveis, bem como, sobrecarregando unidades hospitalares, causando impacto na economia local, perda com a mão de obra, resultando na diminuição de produtividade nos setores industriais devido à falta de pessoal especializado. Sob o prisma quantitativo, a principal categoria de vítimas é a população mais jovem, entre 20 e 30 anos, sobretudo os universitários e em plena capacidade de trabalho.

Busca-se então a explicação para o número tão elevado de acidentes, e os eventos causadores, se realmente existem, ou o desrespeito às leis de trânsito, e a simples imprudência, seriam os motivos. Não suficiente ainda, dados indicam que a imprudência também seria utilizada como regra nas vias públicas, causando danos aos ocupantes desses veículos e a terceiros. Como resultado da violência no trânsito, surge a necessidade de os hospitais reservarem leitos exclusivos para atender aos feridos que exigem cada vez mais profissionais de saúde especializados para recebê-los. A ampliação e reformas dos leitos hospitalares são necessárias para suprir a demanda. Entende-se que, ao introduzir a educação para o trânsito em todos os níveis escolares, com respeito aos limites de aprendizagem por faixa etária, teremos por consequência a modificação das atitudes dos motoristas (Simioni, 2007, p. 1).

Também relativo aos altos índices, podem estar vinculados a negligência dos condutores de veículos automotores. “Aqueles que insistem em conduzir seus veículos em mal estado de conservação, sem usar os equipamentos de segurança obrigatórios ou em estado psicológico de desatenção são, certamente, negligentes para com o trânsito” (Pena, 2013, p. 21).

Em decisão não muito distante, no ano de 2020, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) nº 633782, com repercussão geral reconhecida, decidiu pela constitucionalidade da delegação da atividade de policiamento de trânsito pela sociedade de economia mista de Transporte e Trânsito



– BHTrans, pertencente ao município de Belo Horizonte em Minas Gerais, criando precedente para as autarquias Municipais de Trânsito, como a Transitar de Cascavel, possuir a mesma finalidade, fator este que impacta na fiscalização, em ação conjunta com a Polícia Militar do Paraná, aumentando a fiscalização e a repressão às infrações e crimes de trânsito.

Na mesma decisão, o voto do relator o Ministro Luiz Fux dispõe:

É constitucional a delegação do poder de polícia, por meio de lei, a pessoas jurídicas de direito privado integrantes da Administração Pública indireta de capital social majoritariamente público que prestem exclusivamente serviço público de atuação própria do Estado e em regime não concorrencial (Brasil, 2020, p. 3).

Quanto aos órgãos públicos de segurança empregados nas políticas públicas de redução de acidentes, está a Polícia Militar do Paraná, e também o Corpo de Bombeiros, os quais podem ser utilizados para realizar fiscalizações mais intensas nas vias públicas municipais, com apoio da Autarquia Municipal, realizando bloqueios de trânsito e intensificando o patrulhamento ostensivo em locais com maior frequência de acidentes e cometimento de infrações, como avanço do sinal vermelho do semáforo, utilização de telefone celular por parte dos condutores enquanto dirigem e excesso de velocidade. Nesse sentido, Schmitz e Silva (2010, p. 33) afirmam que: “Atuar preventivamente é levar em conta a cultura existente e trabalhar para a sua mudança”. E ainda, os mesmos autores complementam: “É importante salientar também que, em conjunto com ações preventivas, é essencial que a fiscalização opere. Infelizmente, ainda, a população mostra que necessita de um controle rigoroso externo, e este se faz através da fiscalização” (Schmitz e Silva, 2010, p. 34).

Atividades realizadas pelo Corpo de Bombeiros Militar do Paraná, com apoio de escolas públicas e privadas e instituições de ensino superior, buscam conscientizar as pessoas desde a sua formação escolar, instituindo a prevenção como forma de resolver os principais desafios da sociedade, se antecipando aos problemas impostos, prevenindo e evitando que aconteçam, melhor que, após já ocorrido, buscar soluções para os resultados negativos. “Desenvolver ações preventivas em instituições públicas



e privadas auxilia na transformação da cultura, o que resultará em menor número de acidentes e lesões no trânsito” (Schmitz e Silva, 2010 p. 33)”.

Outra possível causa a ser analisada, refere-se a conservação e sinalização das vias, e o quanto as condições podem interferir diretamente nas estatísticas. Vias bem-sinalizadas e com a pista de rolamento em perfeitas condições contribuem para que motoristas mal-intencionados promovam disputas de velocidade, mais conhecidas como “rachas”, verificando-se então a necessidade de uso de redutores de velocidade ou radares e lombadas eletrônicas Lasmar, et al. (2017, p. 89) declaram:

Uma boa qualidade do pavimento combinada com iluminação pública adequada podem reduzir o número de acidentes. A fiscalização intensa dos agentes de trânsito e uma legislação rígida em relação a motoristas, pedestres e ciclistas é um fator primordial na luta para a redução do trauma nas vias.

Ainda sobre as condições da via, o fato da precariedade e ausência de sinalização, pode ser fator que interfira na segurança do transeunte, obrigando o condutor a andar em uma menor velocidade, contribuindo, desta forma, com a redução de acidentes.

Considerando ainda que vários outros fatores podem ter interferido nos resultados estatísticos dos anos analisados, verifica-se a necessidade de pesquisas mais objetivas quanto ao assunto. Jesus e Siqueira (2017, p. 6) enfatizam a necessidade do uso de políticas públicas voltadas para a conscientização:

Faz-se necessário uso de políticas públicas e o trabalho intersetorial, em diversas vertentes, como embasamento bibliográfico, pesquisas, intervenções pontais e assertivas, campanhas educativas e de sensibilização, capacitações de condutores e também aos pedestres, fiscalização eficiente, dentre outras ações.

Sobre as políticas públicas e suas especificidades, o aumento da fiscalização poderá ser analisado quanto a sua aplicação e a maneira que influencie na obtenção dos resultados esperados. “Em 19 de junho de 2008, a sociedade brasileira iniciou um importante processo de mudança cultural a partir da vigência da Lei que deu novo tratamento ao binômio álcool e direção de veículos” (Moreira, 2008 p. 9). A aprovação da Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida como “Lei Seca”, e a sua



aplicação na fiscalização aos crimes por elas tipificados, pode ser algo a ser analisado como fator importante para diminuir os acidentes de trânsito.

Considerando a complexidade do assunto, se faz necessário aprofundar as pesquisas para análise dos indicativos do problema em questão e as suas estatísticas, e assim, sugerir possíveis soluções.

3. METODOLOGIA DE PESQUISA

A metodologia de pesquisa utilizada no presente artigo trata-se de pesquisa bibliográfica e documental, e também quantitativa. Foram realizadas pesquisas documentais em artigos científicos que tratam sobre o assunto abordado. Para análise quantitativa foram utilizados dados obtidos junto ao Detran Paraná, dados do Ministério da Infraestrutura, da Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania (Transitar) Portal da Mobilidade Urbana de Maringá e da Seguradora Líder, realizando uma breve análise e comparativos de dados entre regiões e suas principais características (Maringá, 2022).

Os dados disponibilizados pela Transitar e pelo Ministério da Infraestrutura relativos aos anos de 2020 e 2021, são fundamentados por análise de diversas fontes, por meio de verificação de normas jurídicas, documentos, artigos científicos, leis federais e municipais.

3.1. CONTEXTO GEOGRÁFICO E ECONÔMICO DE CASCAVEL

O município de Cascavel está localizado geograficamente no oeste do Estado do Paraná, região essa, desenvolvida economicamente, de agricultura bastante ampla e reconhecida pela alta capacidade de produção de alimentos de origem animal para abastecimento do mercado interno e mercado externo (exportação). Conforme dados do Instituto Brasileiro Geografia e Estatística (IBGE, 2022), possui uma população estimada em 336.073 habitantes e uma frota estimada de 252.231 veículos (Transitar, 2022) sendo o quinto município mais populoso do estado e considerada uma cidade de médio porte (Motta e Mata, 2009).



Segundo Hirakuri (2018, p. 139), a região é fundamental para a consolidação do estado como maior produtor nacional de trigo, e como segundo maior na produção de soja e milho do país. O município possui um PIB per capita de R\$ 38.368,71 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE). Inserida em uma das maiores regiões de produção de proteína e grãos do país, tornou-se em pouco tempo, uma cidade geradora de empregos e renda, e com isso, melhorando a qualidade de vida dos seus moradores, facilitando a aquisição de bens, como imóveis e veículos automotores.

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

Com objetivo de buscar soluções por meio de políticas públicas, inicialmente foram verificados os quantitativos dos resultados diretamente junto ao órgão de trânsito Municipal. Em Cascavel, o órgão público encarregado pelo setor de trânsito é a Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania – Transitar, criada pelo Decreto Municipal 15.475 de 28 de maio de 2020 (Cascavel, 2020). Cabendo a ela, dentre as demais atribuições, implantar políticas para a redução de acidentes de trânsito no âmbito Municipal. A frota veicular registrada até o mês de dezembro de 2021 no município era de 252.231 veículos, sendo a maior parte constituída por automóveis, motocicletas, caminhonetes, camionetas e caminhões (Paraná, 2021). Com isso, naturalmente, os acidentes de trânsito ocorrem com maior frequência, devido ao grande tráfego nas malhas viárias do município. Além disso, existe também o trânsito de automotores registrados em outros municípios, limítrofes ou não, e também os estrangeiros, devido à proximidade fronteira com alguns países do Mercosul e de veículos que não foram transferidos para o município, mas pertencem aos moradores locais, que também transitam pelas vias. O número de veículos licenciados no município mostra-se relativamente alto em relação a quantidade de moradores, dados indicam que o número de veículos licenciados no município no ano de 2021 eram de 252.231, (Transitar, 2022) apontando para uma estimativa de 1,34 veículos para cada habitante do município, números bem diferentes da média nacional que apontam para 1 veículo a cada 4 habitantes (Associação Nacional dos Detrans, 2019). Sendo ainda notado, elevado número de acidentes de trânsito no perímetro urbano do município. Fora tema de debates, estudos e audiência no Legislativo



Municipal, o fator diário de famílias dilaceradas, e a violência no trânsito, que no ano já havia feito 23 vítimas fatais no perímetro urbano (Transitar, 2021a). Os impactos e consequência causados no trânsito pelo alto índice de violência são preocupantes e exige, portanto, um olhar diferenciado da segurança pública à temática (Bôas e Silva, 2015, p. 115).

Dados de sinistros registrados nos anos de 2020 e 2021 indicam um número elevado de acidentes de trânsito no perímetro urbano no município de Cascavel. No ano de 2020, ocorreram 3.128 sinistros registrados, sendo 760 sinistros com vítimas, 963 vítimas com ferimentos, e 33 óbitos nas vias municipais e 37 óbitos nas rodovias federais, registrados no local do acidente ou posteriormente. Já no ano de 2021 foram registrados 4.056 sinistros, 958 com vítimas e 1192 vítimas com ferimentos, e 30 óbitos nas vias urbanas municipais e 39 óbitos nas rodovias federais perímetro urbano, registrados no local do acidente ou posteriormente óbitos no local, obtendo assim uma variação de aumento de 29,67% no total de sinistros registrados (Transitar, 2021b). Esses dados podem ser verificados detalhadamente na Tabela 1.

Tabela 1 – Comparativo de sinistros de trânsito em cascavel nos anos 2020 e 2021

2020	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Sinistros Registrados	236	298	237	198	221	220	265	282	253	297	331	290	3.128
Sinistros com feridos	72	80	49	31	47	59	54	73	58	83	83	71	760
Vítimas com ferimentos	86	94	65	47	50	70	69	97	77	103	109	96	963
Nº Óbitos (local + posterior)	3	1	1	3	3	0	3	1	2	4	8	4	33
2021	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Sinistros Registrados	294	297	287	313	362	317	371	347	344	409	374	341	4.056
Sinistros com feridos	68	72	84	85	94	67	87	90	80	90	89	52	958



Vítimas com ferimentos	87	80	111	94	121	75	106	118	94	117	110	79	1.192
Nº Óbitos (local + posterior)	2	1	3	1	2	2	3	4	2	4	1	5	30

Fonte: Adaptado de *Transitar*, 2021b.

Os custos de financiamentos dos sistemas envolvidos no atendimento às vítimas da violência no trânsito, recaem ao Município, Estado e União, exigindo planejamento na busca por recursos financeiros. A autarquia municipal aponta que o custo médio de cada vítima não-fatal é de R\$ 90 mil ao sistema, isso sem contar o número de acidentados, que no ano de 2021, durante estudo do IPEA, já totalizavam mais de 3,9 mil nos últimos 12 meses, numa conta rápida, o custo médio de acidentes anualmente em Cascavel é de R\$ 350 milhões (*Transitar*, 2021a).

“Sabendo-se que 85% dos acidentes de trânsito são precedidos por algum tipo de infração, a diminuição dessas infrações conduz diretamente a menos acidentes de trânsito” (Marques e Machado, 2010, p. 1401).

Sobre imprudência é verificado:

Alguns flagrantes chamaram a atenção da equipe técnica, como a média de velocidade da Avenida Assunção em 80km/h, e o flagrante de um veículo transitando na Avenida Rocha Pombo, no período da tarde, acima de 100 km nas proximidades do Lago Municipal (*Transitar*, 2021a).

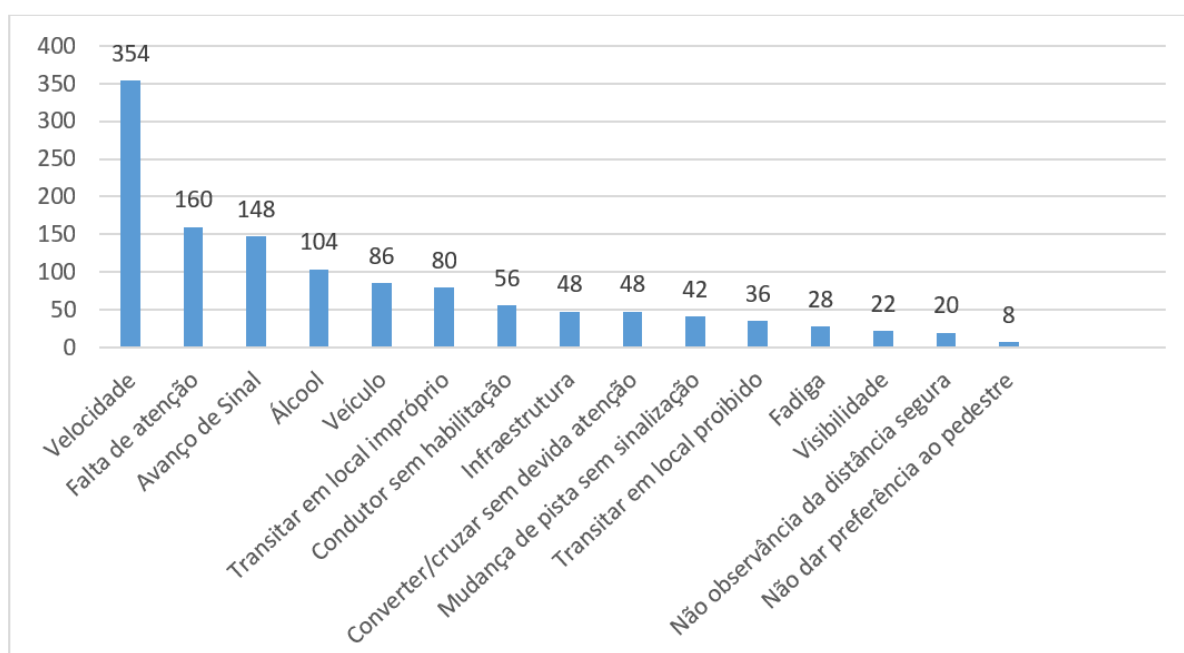
E entende-se que vias bem-sinalizadas, com pavimentação compatível com as condições necessárias para o trânsito de pedestres, ciclistas, veículos e demais integrantes do trânsito urbano, podem contribuir para a redução de acidentes, inclusive atropelamentos, onde os pedestres se obrigam a andar pela pista de rolamento pela ausência de calçadas ou até mesmo sem as condições necessárias para a circulação de cadeirantes que ao utilizarem a pista de rolamento, são atingidos pelos automóveis. Destacando-se também, a importância de locais exclusivos como ciclovias e pistas de caminhadas, reduzindo a exposição física dos transeuntes, na pista de rolamento.

Quanto as vítimas fatais:

[...] 83% delas, ocasionadas por imprudência. Dezesete pessoas morreram em sinistros provocados por excesso de velocidade (74%), e outras duas (9%) por estar envolvidas em acidentes onde o avanço de sinal foi o fator preponderante. [...] a maioria dos sinistros ocorre em vias adequadamente sinalizadas. Já foi constatado, também, que 82% dos acidentes do primeiro trimestre deste ano foram registrados em cruzamentos semaforizados (Transitar, 2021a).

Segundo Ribeiro (2021), 15 fatores foram as principais causas para os acidentes de trânsito ocorridos em Cascavel no ano de 2020. Esses dados foram obtidos por meio dos sistemas disponíveis pelo Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, Secretaria Municipal de Saúde, 10ª Regional de Saúde e Polícia Científica/IML, como pode ser observado no Gráfico 1:

Gráfico 1 – Fatores e condutas de risco dos acidentes de trânsito em Cascavel ano 2020



Fonte: Adaptado de RIBEIRO, 2021.

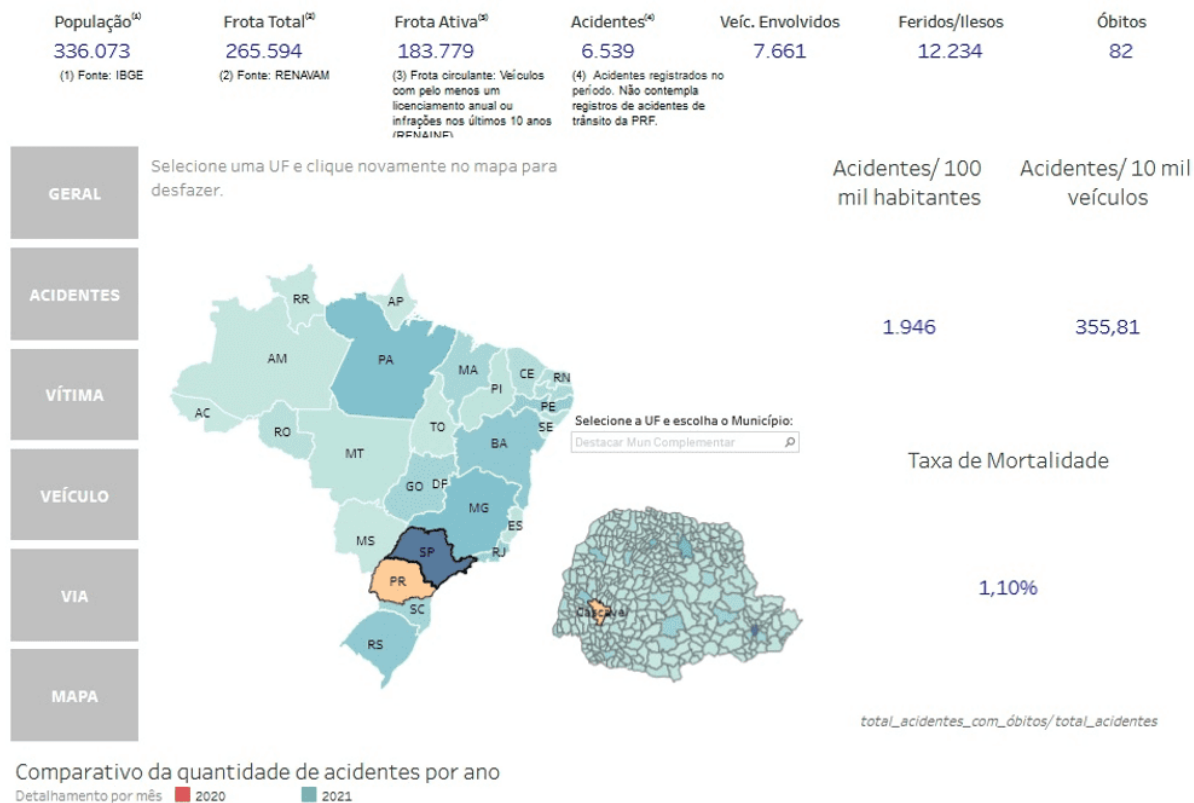
Para melhor compreensão do impacto dos dados expostos, pode-se fazer uma análise dos números de sinistros com resultado de óbitos ocorridos no município de Maringá, que apesar do número populacional maior em relação ao município de Cascavel,



apresenta dados menores nos anos de 2020 e 2021 no número de mortes em decorrência de acidentes de trânsito. O município de Maringá possui população estimada em 436.472 pessoas e frota ativa de 237.836 veículos automotores e Cascavel possui população estimada em 336.083 pessoas e frota ativa de 183.779 veículos. Quanto ao número total de sinistros ocorridos em Maringá, é notável a superioridade dos números em relação a Cascavel, o que é natural, já que possui população e frota maiores, porém, quando analisa-se o percentual de óbitos, esses números são inferiores, e esse é o foco da comparação, pois Cascavel tem um percentual de mortalidade bem maior, e isso evidencia a gravidade e a necessidade de implantação de políticas eficazes. Entende-se que uma cidade menor deveria ter um índice menor, o que não ocorre. Verificando o percentual de mortalidade, Maringá possui uma taxa de 0,78% e Cascavel 1,10%, mostrando-se 29,09% menor quando comparado ao município de Cascavel (Brasil, 2021). Esse comparativo pode ser observado na figura 1 e figura 2.

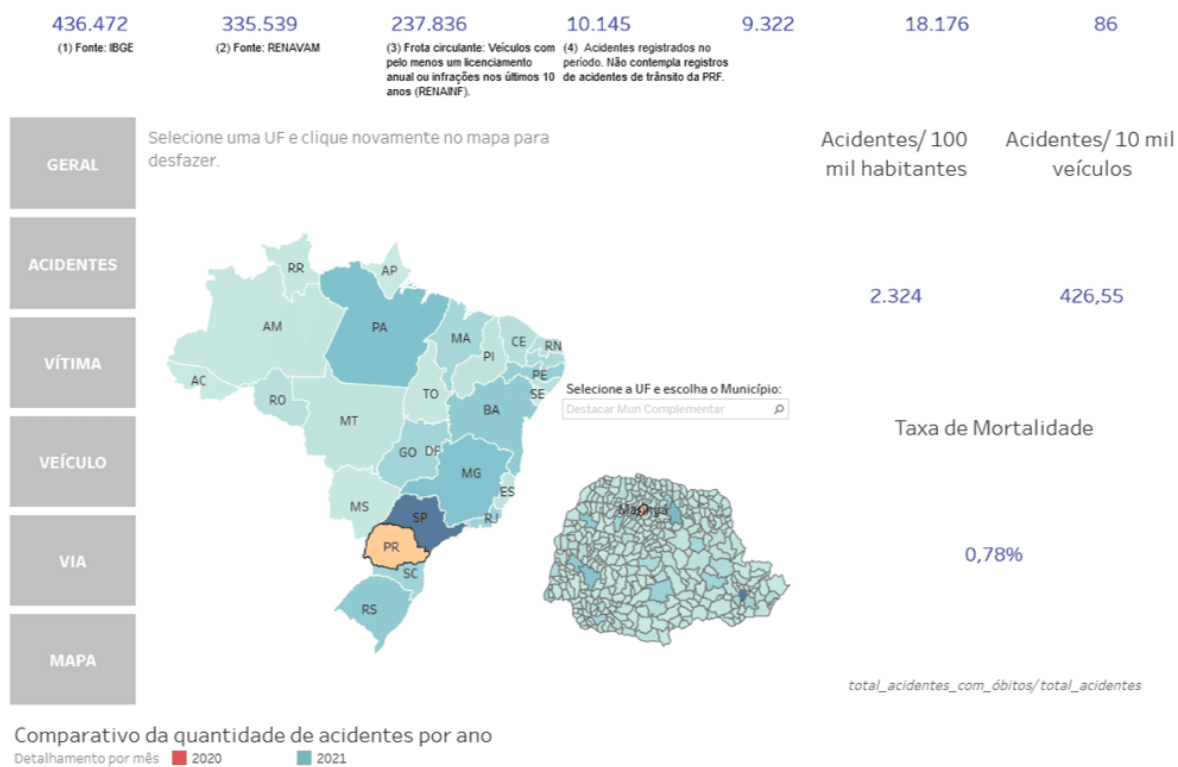


Figura 1 – Dados estatísticos de trânsito do município de Cascavel anos 2020/2021



Fonte: Brasil, 2022.

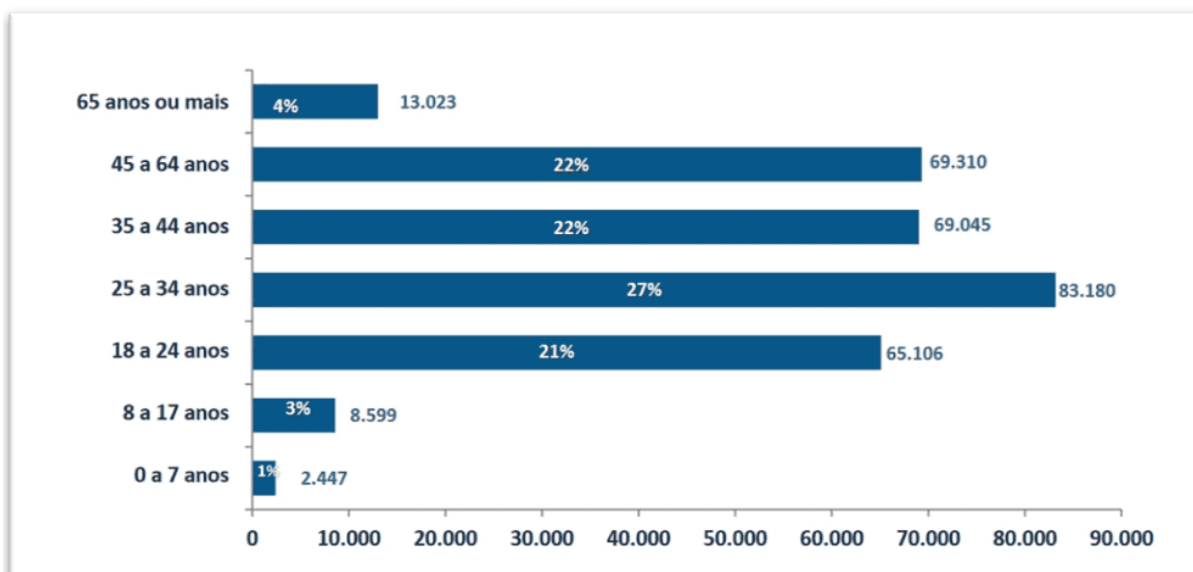
Figura 2 – Dados estatísticos de trânsito do município de Maringá anos 2020/2021



Fonte: Brasil, 2022.

Esses indicativos apontam a necessidade da implantação de políticas públicas que interfiram de forma eficaz e urgente para reduzir o número de acidentes de trânsito, gerando estatísticas com números mais condizentes para a região. Algumas políticas públicas eficazes, podem ser a conscientização das crianças desde a formação escolar inicial, desde a primeira infância, para que cresçam conscientes do seu papel na sociedade e entendam que as vias públicas, e o trânsito de pessoas também fazem parte dessa sociedade. Os jovens são as principais vítimas dessa violência, e dados da entidade responsável por indenizar as vítimas de acidente de trânsito no país, o seguro DPVAT, mostra que a faixa etária com maior número de acidentes, abrange as idades entre 18 anos e 34 anos, ou seja, essa faixa etária compreende mais de 50% das vítimas no estado do Paraná, (Seguradora Líder, 2020). Não foi possível uma definição mais específica quanto aos dados do município por não haver essa disponibilidade de consulta específica no site da Seguradora Líder.

Figura 3 – Faixa etária das vítimas de acidentes de trânsito indenizadas pelo seguro DPVAT no Brasil



Fonte: Seguradora Líder, 2020.

No ano de 2018, foi aprovada a **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, acrescentada como dispositivo a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), tendo como principal objetivo, criar programas para reduzir as mortes no trânsito (Brasil 2018). Sancionada pelo Governo Federal, criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, recebendo ainda mais um complemento na forma de resolução.**

Quanto às metas aos estados e distrito federal:

O CONTRAN deve fixar metas anuais para cada estado e para o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN), do Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF), no âmbito das respectivas circunscrições (Brasil, 2021, p. 2).

A resolução define no Art. 6º, como meta aos municípios, a criação de programas de prevenção de acidentes para a redução de óbitos. Diante do desafio estipulado, o município de Cascavel por meio da Autarquia Municipal de Trânsito, iniciou com apoio da Polícia Rodoviária Federal, campanhas educativas nas escolas públicas municipais e particulares, com intuito de conscientização das boas condutas no trânsito,



buscando assim criar a cultura de um trânsito mais humanitário. “O trabalho de conscientização das crianças é mais uma das frentes das ações da Transitar em Cascavel, que acontecem frequentemente na Escola Pública Municipal de Trânsito” (Transitar, 2022). A Polícia Militar, seguindo a sua missão constitucional, atua nas várias frentes de policiamento ostensivo e preventivo, realizando patrulhamento e bloqueios com objetivo de fiscalização de trânsito, reprimindo os crimes e as infrações de trânsito. Atua ainda no atendimento de acidentes de trânsito com a polícia de trânsito e o SIATE no resgate das vítimas de trânsito. “É imperiosa a atuação de caráter preventivo da Polícia Militar durante a execução do policiamento ostensivo de trânsito, garantido o cumprimento da legislação de trânsito vigente e por consequência, salvando vidas no trânsito” (Hoinatski, 2022). O Corpo de Bombeiros, mais especificamente o Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência – SIATE, é peça importante para minimizar os danos, pois estabilizam as vítimas, colhem informações e dados importantes para auxiliar a unidade hospitalar adequada ao atendimento do trauma registrado (Hoinatski, 2022). Nas fiscalizações de trânsito, podem ser utilizados o uso de aparelhos capazes de identificar condutores embriagados, e assim valer a aplicação da Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida como “Lei seca” (Brasil 2008). Na conservação e sinalização das vias destaca-se a importância da manutenção periódica da manta asfáltica, bem como a verificação e monitoramento periódico da conservação das placas e demais sinalizações verticais e horizontais, O município tem investido na manutenção e conservação das vias públicas, com objetivo de prevenir e dar mais segurança aos usuários dessas vias, agindo assim na prevenção de acidentes, e contribuindo para a redução dessas estatísticas. Quanto as prevenções, o Secretário Municipal de obras[3], afirma:

Cascavel possui hoje mais de 10,5 milhões de metros quadrados de malha viária. “A Prefeitura de Cascavel está tentando fazer 10% deste total prevenção. Queremos continuar este trabalho para no futuro termos uma malha viária saudável para que a gente consiga trafegar com segurança e qualidade (Cascavel, 2022).



Destaca-se ainda, a importância do poder público municipal em colaborar com os demais órgãos de segurança pública realizando um trabalho para atingir a meta de redução de acidentes de trânsito e vítimas com ferimentos ou óbitos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa foi realizada com o objetivo de analisar as possíveis causas para o alto índice de acidentes de trânsito com vítima no município de Cascavel, estado do Paraná. Cidade com número elevado de veículos em relação ao número de habitantes, onde as estatísticas demonstram o quanto se perde em qualidade de vida, gerando prejuízos humanos e econômicos para a sociedade. Buscou-se então analisar quais eram as necessidades para amenizar o número de vítimas de acidentes de trânsito no perímetro urbano do município.

É notável que alguns motoristas e demais ocupantes das vias, seja de bicicleta, pedestres ou outros meios de locomoção, não respeitam a sinalização, sentem dificuldades ao receberem limites e ficam incomodados em cumprir as normas de trânsito. Observou-se que os fatores que influenciam os resultados atuais são a imprudência dos condutores de veículos automotores, que ignoram a sinalização da via, quando da regulamentação de velocidade, desrespeitam os sinais semaforicos, avançando o sinal vermelho do semáforo causando acidentes, gerando números elevados de lesões corporais e óbitos, criando prejuízos psicológicos, financeiros, sobrecarregando o sistema de saúde e diminuindo a capacidade de produção industrial da região. Os resultados encontrados apontam que as principais vítimas de acidentes são os jovens, na faixa etária entre 18 e 34 anos, principalmente ocupantes de motocicletas.

Uma possível solução na redução dos índices de acidentes é o aumento da fiscalização e repressão às infrações, crimes de trânsito e a instalação de controladores de velocidade nos perímetros que mais apresentam esse tipo de resultado. Apontam ainda que, as condições de conservação das vias influenciam também nos resultados, pois existe a necessidade de regulamentação de velocidade



máxima, a delimitação de espaços exclusivos, existência de calçadas em condições mínimas para circulação e também rampas de acessos, e ainda, a pista de rolamento deve estar conservada e bem sinalizada.

Faz-se ainda necessário ampliar as campanhas educativas de conscientização sobre boas condutas no trânsito, abrangendo também as instituições de ensino superior, destacando a importância de alcançar a meta definida pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Por fim, firmar parcerias da Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania – Transitar com a Polícia Militar, Corpo de Bombeiros da Polícia Militar, Polícia Rodoviária Federal, e ainda instituições comprometidas com a paz no trânsito, utilizando todas elas, conforme a sua missão constitucional, interagindo com a comunidade e também com outras instituições públicas ou privadas engajadas no mesmo objetivo.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DETRANS. **Brasil já tem 1 carro a cada 4 habitantes, diz Denatran.** Brasília: AND, 2019. Disponível em: <http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/>. Acesso em: 4 jun. 2023.

BÔAS, Eliete Ferreira Vilas; SILVA, Marlene Alves da. Trânsito e Segurança Pública: Impactos e Consequências. **Humanidades**, Vitória da Conquista, v. 4, n. 2, p. 113-128, jul. 2015. Disponível em: https://www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf. Acesso em: 23 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro.** Diário Oficial da União. Brasília, DF: Presidência da República, [1997]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 24 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Código Civil Brasileiro. Diário Oficial da União. Brasília, DF: Presidência da República, [2002]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 24 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de



produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF: Presidência da República, [2008]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm. Acesso em: 31 out. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.** Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Diário Oficial da União. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm. Acesso em: 24 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Registro Nacional de acidentes e estatísticas de trânsito.** Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em: 4 out. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Resolução CONTRAN nº 870, de 13 de setembro de 2021.** Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Diário Oficial da União. Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, [2021]. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao8702021.pdf>. Acesso em: 5 out. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 633782.** Impetrante: Ministério Público do Estado de Minas Gerais. Rel. Min. Luiz Fux. Brasília, DF, 5 de novembro de 2020. Diário da Justiça, Brasília, DF, 25 de novembro de 2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=454211&ori=1>. Acesso em: 25 set. 2022.

CASCAVEL. **Decreto Municipal 15.475 de 28 de maio de 2020.** Aprova o Estatuto da autarquia municipal de mobilidade, trânsito e cidadania e dá outras providências. Órgão Oficial do Município, Cascavel, PR, ed. 2547, 30 maio 2020. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/cascavel/decreto/2020/1548/15475/decreto-n-15475-2020-aprova-o-estatuto-da-autarquia-municipal-de-mobilidade-transito-e-cidadania-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 25 set. 2022.

CASCAVEL. **Prefeitura de Cascavel investe em melhorias na malha asfáltica da cidade.** Notícias, 23 de junho de 2022. Disponível em: <https://cascavel.atende.net/cidadao/noticia/prefeitura-de-cascavel-investe-em-melhorias-na-malha-asfaltica-da-cidade/>. Acesso em: 5 out. 2022.



HIRAKURI, Marcelo Hiroshi. **Caracterização e avaliação econômica de sistema de produção de grãos na microrregião de Cascavel, PR**. Brasília, DF: Embrapa, 2018. Disponível em: <https://www.embrapa.br/busca-de-publicacoes/-/publicacao/1117256/caracterizacao-e-avaliacao-economica-de-sistema-de-producao-de-graos-na-microrregiao-de-cascavel-pr>. Acesso em: 5 out. 2022.

HOINATSKI, Cezar. **A Polícia Militar do Paraná como componente do sistema nacional de trânsito na aplicação do plano nacional de redução de mortes e lesões no trânsito**. Brazilian Journal of Development, Curitiba, v.8, n.2, p. 13564-13580, fev. 2022. ISBN: 2525-8761. DOI: 10.34117/bjdv8n2-338. Disponível em: <https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/download/44385/pdf>. Acesso em: 5 out. 2022.

IBGE. **Produto Interno Bruto - PIB**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, [2022]. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 30 set. 2022.

JESUS, Valdinei Ferreira de; SIQUEIRA, Leila das Graças. Causas associadas aos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas: revisão integrativa. **Revista de Enfermagem do Centro-Oeste Mineiro**, Montes Claros, p. 1-8, 2017. Disponível em: <http://seer.ufsj.edu.br/recom/article/view/1514/1733>. Acesso em: 6 out. 2022.

LASMAR, Maria Teresa *et al.* Identificação e classificação de pontos críticos de acidentes de trânsito. **Revista Mackenzie de Engenharia e Computação**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 85-100, 2017. Disponível em: https://www.mackenzie.br/fileadmin/ARQUIVOS/Public/1-mackenzie/universidade/laboratorios/labgeo/2018/Ajustes/ARTIGO_-_IDENTIFICA%C3%87%C3%83O_E_CLASSIFICA%C3%87%C3%83O_DE_PONTOS_CRITICOS_DE_ACIDENTES_DE_TRANSITO.pdf. Acesso em: 4 out. 2022.

MARINGÁ. **Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais no Perímetro Urbano de Maringá**. Maringá: Mobilidade Urbana, 2022. Disponível em: <https://www.maringa.pr.gov.br/semob/fiscalizacao/estatisticas/1401/>. Acesso em: 14 ago. 2023.

MARQUES, Érico Veras; MACHADO, Marco Aurélio. **Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, p.1379-1404, nov./dez. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/txbdW8rCcjRBkhj9zdMhRXq/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 6 out. 2022.

MOREIRA, Fernando. **A mudança que salva vidas**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2008.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel da. A importância da cidade média. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, Brasília, Ano 6, Edição 47, 2009. Disponível em:



https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1002:catid=28. Acesso em: 31 out. 2022.

PARANÁ. Detran. **Frota de veículos cadastrados por municípios e tipo, Paraná - Posição em dezembro – 2021**. Curitiba: Detran-PR, 2021. Disponível em: https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2022-01/frota_dezembro_de_2021.pdf. Acesso em: 25 set. 2022.

PENA, Reges Soares *et al.* **Trânsito seguro, via de mão dupla**: estudo sobre a violência no trânsito de Belo Horizonte, suas causas e formas de combate. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso Superior de Tecnologia em Segurança Pública) – Academia de Polícia Militar, Belo Horizonte, 2013. Disponível em: <https://www.webartigos.com/artigos/transito-seguro-via-de-mao-dupla-estudo-sobre-a-violencia-no-transito-de-belo-horizonte-suas-causas-e-formas-de-combate/141431>. Acesso em: 4 out. 2022.

PEROTTO, Sérgio Luiz. A função do município no Sistema Nacional de Trânsito. *In*: GARCIA, L.F; MARIUZA, C.A (org). **Trânsito e Mobilidade Urbana**: Psicologia Educação e Cidadania, Porto Alegre: Ideograf, 2010, p. 103-114. Disponível em: http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/5928/Clair%20Ana%20Mariuza_Transito_Mobilidade_Humana.pdf?sequence=1#page=20. Acesso em: 4 out. 2022.

RIBEIRO, Amarildo Roberto. PVT Cascavel divulga resultados sobre acidentes de trânsito ocorridos em 2020. **Rede Vida no Trânsito Paraná**. Cascavel, 4 mar. 2021. Disponível em: <https://www.redepvtparana.org/post/pvt-cascavel-divulga-resultados-sobre-acidentes-de-tr%C3%A2nsito-ocorridos-em-2020>. Acesso em: 31 out. 2022.

SCHMITZ, Aurinez Rospide; SILVA, Patrícia Viviane da. O trânsito depende de todos nós. *In*: GARCIA, L.F; MARIUZA, C.A (org). **Trânsito e Mobilidade Urbana**: Psicologia Educação e Cidadania, Porto Alegre: Ideograf, 2010, p. 31-34. Disponível em: http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/5928/Clair%20Ana%20Mariuza_Transito_Mobilidade_Humana.pdf?sequence=1#page=20. Acesso em: 4 out. 2022.

SEGURADORA LÍDER. **Relatório anual 2020**. Rio de Janeiro: Seguradora Líder, 2020. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf?#zoom=65%>. Acesso em: 15 set. 2022.

SILVA, Diuslene Rodrigues da. **Juventude Negligenciada**: os jovens como principais vítimas dos acidentes de trânsito. *In*: SIMPÓSIO INTERNACIONAL INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS, 2., 2017, Ponta Grossa: UEPG, 2017. Disponível em: <https://sites.uepg.br/simposiocsa/docs/gt3/005.pdf>. Acesso em: 3 out. 2022.



SIMIONI, Viviane. **Educação e Trânsito: uma mistura que dá certo.** Cascavel: Unioeste, 2007. Disponível em: <https://docplayer.com.br/443606-Educacao-e-transito-uma-mistura-que-da-certo.html>. Acesso em: 30 set. 2022.

TRANSITAR. **Com 83% de mortes por excesso de velocidade e avanço de sinal vermelho em 2021, licitação amplia em 45% a fiscalização eletrônica.** Cascavel: Transitar, 2021a. Disponível em: <https://www.transitarcascavel.com.br/com-83-de-mortes-por-excesso-de-velocidade-e-avanco-de-sinal-vermelho-em-2021-licitacao-amplia-em-45-a-fiscalizacao-eletronica/>. Acesso em: 3 out. 2022.

TRANSITAR. **Comparativo de sinistros de trânsito em Cascavel 2020 x 2021.** Cascavel, PR: Transitar, 2021b. Disponível em: <https://www.transitarcascavel.com.br/wp-content/uploads/GERAL-2021-9.pdf>. Acesso em: 23 set. 2022.

TRANSITAR. **Transitar entrega livros na rede municipal de ensino e mostra que educação de trânsito começa ainda na escola.** Cascavel, PR: Transitar, 2022. Disponível em: <https://www.transitarcascavel.com.br/transitar-entrega-livros-na-rede-municipal-de-ensino-e-mostra-que-educacao-no-transito-comeca-ainda-na-escola-2/>. Acesso em: 5 out. 2022.

TRÂNSITO. *In*: DICIONÁRIO Brasileiro da Língua Portuguesa Michaelis. São Paulo: Melhoramento, 2022. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=tr%C3%A2nsito>. Acesso em: 31 out. 2022.

APÊNDICE - NOTA DE RODAPÉ

3. Sr. RANCY, Sandro Camilo Rocha.

Enviado: 12 de abril, 2023.

Aprovado: 19 de setembro, 2023.

¹ Pós-graduado Lato sensu em Gestão Pública Municipal pela Universidade Estadual de Maringá, Pós-graduado Lato sensu em Gestão Pública pela Faculdade Itecne de Cascavel, Pós-graduado Lato sensu em Gestão Hospitalar pela Faculdade Mantense dos Vales Gerais - Intervale, Pós-graduado Lato sensu em Segurança Pública pela Faculdade Focus, Pós-graduado Lato sensu em Políticas Públicas e Segurança pela Faculdade Focus, Pós-graduado Lato sensu em Práticas de Gestão na Administração Pública pela Faculdade Focus, Tecnólogo em Gestão Pública pelo Instituto Federal do Paraná - IFPR, Graduando em Engenharia Civil pela Universidade Cesumar - Unicesumar,



MULTIDISCIPLINARY SCIENTIFIC JOURNAL

**NÚCLEO DO
CONHECIMENTO**

REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR NÚCLEO DO
CONHECIMENTO ISSN: 2448-0959

<https://www.nucleodoconhecimento.com.br>

Graduando em Administração pela Universidade Cesumar – Unicesumar. ORCID: 0009-0004-7696-6239. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3915739326201870>.
² Orientador. ORCID: 0000-0002-6320-3847.