

**INSTITUTO A VEZ DO MESTRE
ALBERTO QUEIROZ SOARES**

**QUANDO A VISEIRA DO CAPACETE DEIXA DE SER DISPOSITIVO DE
SEGURANÇA.**

Belo Horizonte-MG

2013

ALBERTO QUEIROZ SOARES

**QUANDO A VISEIRA DO CAPACETE DEIXA DE SER DISPOSITIVO DE
SEGURANÇA.**

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

Orientadora: Prof. Nelson Piôto

Belo Horizonte-MG

2013

DEDICATÓRIA

À minha esposa Mônica e aos meus filhos Gustavo, Thiago, Fellipe e André, grandes incentivadores e sábios, por saberem que o estudo leva ao conhecimento que nos faz crescer; pessoalmente, intelectualmente e profissionalmente. A eles o meu carinho e agradecimento, pois nas horas de estudo e pesquisa, não pude dispensar aos mesmos a atenção por mim devida.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus por mais esta oportunidade de aprendizagem, face à saúde e ânimo de escalar mais este degrau na escada da experiência e do conhecimento e, posteriormente, aos colegas que cursaram comigo esta Pós-graduação, destacando dentre eles os colegas da 20.^a Coordenadoria Regional de Formiga, que durante a caminhada foram importantes no incentivo e apoio para o cumprimento da jornada: Geraldo Tarlei Ferreira, Lucimária Pereira Santos, Sérgio Ramos Lopes e Helson Campos Soares.

RESUMO

Neste estudo, procurou-se sob a ótica do Engenheiro Civil e do Coordenador Regional de Unidade do DER-MG e, portanto, de um profissional envolvido com engenharia de tráfego e porque não dizer com a fiscalização do trânsito, já que esta é uma das atividades fins do Órgão Estadual. Mas, também, como cidadão da cidade de Formiga – MG que, incomodado com a situação precária do trânsito da cidade face ao número exagerado de veículos a transitar, e das infrações rotineiras que são cometidas pelos condutores, principalmente pelos motociclistas, resolveu como forma de demonstrar que algo precisa urgentemente ser feito, explorar um tema que é motivo de infração contumaz dos motociclistas, ou seja, a utilização indevida do capacete de segurança. Motivo pelo qual, além da recomendação feita pelo pesquisador aos Agentes Educadores da Coordenadoria sob a sua direção para que, quando das palestras ministradas aos usuários nas empresas e indústrias da cidade e região, reforcem sobre a imperiosa necessidade do uso correto do capacete de segurança. Inclusive, até mesmo para as crianças nas escolas ou no espaço educativo da 20.^a CRG-DER/MG - Formiga, para que desde agora vejam a respeito da importância do equipamento e do uso correto do mesmo. Afinal, a motocicleta exerce desde já um fascínio sobre as crianças e, por isto, da importância de incutir na mente delas a forma correta de condução do veículo, pois, do contrário, torna-se o mesmo muito perigoso mesmo quando de pequenas quedas.

Neste contexto, enfatizou-se ainda a respeito da necessidade da municipalização do trânsito na cidade que, pela sua frota veicular, há muito deveria estar sendo fiscalizado na forma que se faz necessário, além de contar com ações e programas educativos de cunho permanente, visando à conscientização de seus habitantes usuários, ou seja, de todos. Afinal, se não na condição um condutor, como certeza de um pedestre.

Palavras-chave: Motociclista, Capacete, Fiscalização, Municipalização, Trânsito, Segurança.

METODOLOGIA

A elaboração do trabalho acadêmico se deu a partir da abordagem qualitativa, fruto da experiência vivenciada profissionalmente pelo pesquisador na Coordenação de Equipe de Fiscalização do trânsito rodoviário e, também, de Educadores de Trânsito, seja nas ações de caráter repreensivo e, principalmente, naquelas de cunho educativo. Realizadas individualmente pelos Agentes do DER-MG ou naquelas realizadas em parceria com a PMMG e SEST-SENAT.

Registra-se que os comandantes regionais destas entidades, sensíveis ao fato da não existência de uma Coordenação Educacional na cidade, tal qual o pesquisador, por não ter na mesma um Órgão ou Entidade Municipal vinculada ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e, cientes da necessidade de levar ao cidadão formiguense a mensagem educativa de trânsito, firmaram compromisso na realização destas ações, principalmente quando da Semana Nacional de Trânsito, no período de 18 a 25 do mês de Setembro.

Esclarece-se ainda que abordagem qualitativa, fruto da experiência nas ações de trânsito, seja de caráter educativo e/ou repreensivo, leva invariavelmente o pesquisador à reflexão sobre o comportamento do cidadão, ou seja, quando contrariado no seu deslocar, esteja ele com razão ou não, protesta imediatamente.

Isto ocorre em vista da falta de uma “consciência ética” quanto ao lugar que está reservado ao mesmo no espaço coletivo, o qual é proporcionado segundo a sua forma de comportar. No entanto, perfeitamente compreensível nas cidades onde o mesmo não recebeu ainda um tratamento adequado em vista da não municipalização. Falta, portanto, a ele as informações de caráter quantitativo (fiscalização) e qualitativo (orientação) pertinentes, com a assiduidade e a eficiência que se fazem necessárias.

A metodologia da Investigação Científica desta pesquisa encontrou embasamento sob dois enfoques: o Empírico e o Teórico, contidos no Livro “Como Produzir Uma Monografia” de Marco Antônio Larosa e Fernando Arduini Ayres, 2008. Pois, segundo os autores (2008, p.31), o Empírico “trabalha diretamente com o objetivo real. Ex.: o antropólogo observa o ciclo da vida de uma espécie em

extinção, do nascimento ao ataque de predadores, mas sem poder interferir em seu curso natural.

Como é o caso do trânsito de Formiga, onde o pesquisador no exercício legal da função de incentivar a educação de trânsito no espaço por ele coordenado, procurando com isto demonstrar que ela evita acidentes e muda comportamentos sabe, também, não ter poder para reverter a situação caótica e perigosa do trânsito da cidade, já que esta é uma medida de competência exclusiva da autoridade municipal.

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

Neste enfoque, buscou-se em artigos diversos, de pesquisadores e estudiosos, que trabalham ou estudam minuciosamente o trânsito no Brasil, em diferentes cenários e em regiões distintas, embasamento visando contribuir para a melhoria do mesmo, obviamente.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
1.1 Justificativa	8
1.2 Objetivo geral	9
1.3 Estudo de fundamentação exploratória	10
2 A CIDADE DAS AREIAS BRANCAS	12
2.1 Sobre a origem do nome	12
2.2 O perfil	12
2.3 A Localização	13
2.4 O trânsito urbano da cidade de Formiga -MG	14
2.5 A frota veicular registrada	15
3 OFERTAS IRRISÓRIAS DE AÇÕES EDUCATIVAS	18
3.1 Um exemplo de trabalho educativo de base	19
3.2 Fatos dificultadores primários	21
3.3 Ausência de Campanha Educativa e as infrações persistentes	23
3.4 Informações insuficientes sobre perigos do trânsito urbano	25
3.5 Veículo automotor, objeto de <i>status</i>	25
3.6 Condutor experiente e nem sempre eficiente	27
3.7 Espaço primário eivado de maus hábitos	28
4 MUNICIPALIZAR O TRANSITO É ATO MAIS DO QUE LEGAL.....	29
5 O TRANSITO E A ORGANIZAÇÃO ESTRUTURAL DA PMMG.....	31
6 A HISTORIA DA RODA	33
7 A HISTORIA DA MOTOCICLETA	35
7.1 A chegada das primeiras motocicletas ao Brasil	36
7.2 A introdução dos primeiros capacetes	37
7.3 A justificada mais injustificada do ser humano.....	38
7.4 Modelos atualizados de capacetes.....	40
7.5 Quando alguém se propõe a pesquisar para inovar	41
7.6 Quando o objetivo da inovação seja a segurança	42
8 CONCLUSÃO	45
REFERÊNCIAS	46

1 INTRODUÇÃO

Como demonstrar para os habitantes de uma cidade sobre a imperiosa necessidade do resgate do comportamento cordial e seguro, através da participação responsável e harmoniosa no trânsito, seja na condição de pedestre e/ou condutor, se o mesmo ainda não foi municipalizado?

Sabe-se que a municipalização idealizada e inserida no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) vigente desde Janeiro de 1998, estabeleceu no Artigo 24 a respeito das atribuições e responsabilidades dos municípios, conferindo aos mesmos dentro da forma mais equilibrada que permeia o espírito federativo, o estabelecimento de uma parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Sendo assim, os municípios tiveram a sua esfera de competência ampliada, o que foi considerado justo por muitos, pois, ninguém melhor do que o Poder Público Municipal para conhecer a cidade que administra e, portanto, o mais indicado para organizar e disciplinar a utilização do espaço viário.

Face à necessidade do espaço físico urbano estar dotado de vias que proporcionem um trânsito de veículos de forma ordenada e segura, pressupõe-se que estejam elas devidamente pavimentadas, sinalizadas e monitoradas através de um corpo de fiscalização eficiente que execute as funções que lhe são peculiares, como orientar, organizar e, se preciso for, aplicar as sanções que estão previstas na legislação vigente. E isto, somente através da municipalização, pois é tarefa grandiosa que não comporta mais a ação isolada da PMMG, em vista do crescimento acentuado da frota veicular na cidade de Formiga.

1.1 Justificativa

Sabe-se que a Lei Federal 9.503/97, que instituiu o CTB, determinou a sua vigência para o primeiro dia de Janeiro de 1.998 e, em assim sendo, 14 anos já se passaram e, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, muito pouco foi feito em termos de municipalização do trânsito no Brasil, pois, pouco mais de 1.200 municípios dentre os mais de 5.500 municípios assumiram a

responsabilidade de planejar, projetar, sinalizar, operar e fiscalizar o trânsito nos termos do CTB.

É do conhecimento da grande maioria dos cidadãos que a missão da PMMG compreende uma grandeza bem mais complexa no mundo atual, que é a de proporcionar a segurança que as pessoas almejam e carecem. É, portanto, o combate da criminalidade a prioridade da Polícia Militar e aquilo que a população mais anseia. Não podendo assim, sofrer com a concorrência de qualquer outra atribuição que seja, principalmente, a de arcar com responsabilidade isolada da fiscalização de algo em constante crescimento, no caso o trânsito urbano das cidades, como ocorre em Formiga – MG.

1.2 Objetivo geral

A princípio, para demonstrar para as autoridades competentes e, posteriormente, para a indústria responsável pela fabricação de capacetes para motociclistas, quanto à imperiosa necessidade de fabricá-los de uma forma a torná-los de fato num equipamento de segurança, ou seja, em material mais resistente quanto à estrutura do casco de proteção craniana, com a presilha de retenção conhecida como jugular, feita em material mais resistente e, também, menos desconfortável em relação ao contato com a pele do usuário e por fim, com uma frontal transparente em material que não se deteriore ou arranhe com facilidade atualmente verificada em muitos deles e, principalmente, fixa em relação ao movimento de subida e descida. Devendo sim, ser retirada para limpeza, mas jamais permitir que o usuário levante o dispositivo.

O modelo atual da viseira, ainda que tenha penalidade prevista no CTB para aqueles que conduzem o veículo com ela suspensa (levantada) sabe-se que, em não havendo uma fiscalização constante e eficiente, os condutores em sua grande maioria fazem uso da mesma de forma indevida e perigosa.

Nos objetivos específicos, como forma de demonstrar aos usuários que se o dispositivo de visibilidade é essencial para a sua própria segurança, ainda que a introdução do capacete com a viseira fixa venha a ser adotado no país, com

certeza a medida é para a preservação do bem maior dos mesmos, ou seja, a vida. Já que muitos parecem até cientes deste bem, mas que em contrapartida, expõe o mesmo aos riscos quando de uma queda em um simples acidente, que, por vezes nem traria uma conseqüência mais grave, mas se nela a cabeça sofre impactos podem se tornar gravíssimo.

1.3 Estudo de fundamentação exploratória

Através deste trabalho o pesquisador deu vazão ao seu inconformismo quanto aos motivos que levam os condutores e os pedestres a ter ou não a educação de trânsito, ou seja, os fatos que são multiplicadores em Formiga e, principalmente, os muitos fatos dificultadores existentes e que contribuem para o crescimento do mau comportamento. A começar pelo pedestre, que ainda não observa normas de deslocamentos e travessias das vias, pelo uso de equipamentos que não deveriam utilizar; pela formação de condutores que ainda deixa a desejar, pela falta de projetos educativos de trânsito, dentre outros.

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

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

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

No capítulo 4 pesquisou-se e introduziu a respeito da municipalização de trânsito mediante o enfoque dado pela Lei Federal 9.503/2007, que introduziu o Código de Trânsito Brasileiro, através do qual elencou-se quanto às atribuições dos municípios perante a nova legislação de trânsito, como também de forma clara e objetiva trouxe um compartilhamento de responsabilidade que deve emanar do espírito federativo que rege as relações governamentais no Brasil.

No capítulo 5 pesquisou-se e introduziu a respeito dos parâmetros da organização estrutural da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, no qual ficou patente que a missão maior da instituição é a preservação do direito à propriedade e, principalmente, o dever de zelar pela segurança do cidadão enquanto ser humano.

No capítulo 6 procedeu-se com uma volta na história do tempo e das evoluções criativas simples, mas que serviram para o avanço tecnológico da humanidade, já que embasaram muitas outras invenções que são consideradas de grande utilidade para as pessoas, como foi o caso da invenção da roda e de suas benesses para o mundo.

No capítulo 7 pesquisou-se a respeito da introdução da motocicleta no mundo, seus primeiros modelos até então bastante rústicos e, no entanto, serviram como parâmetro para mostrar como a inteligência de uns servem para alimentar a de outros, possibilitando o avanço tecnológico para o mundo, seja a partir de um simples utensílio doméstico que é aperfeiçoado, como dos modernos equipamento de comunicação e de locomoção.

Por fim, no capítulo da Conclusão, registra o autor sobre a expectativa de ter contribuído para justificar a necessidade da evolução dos equipamentos de segurança e conforto para o ser humano e, mais precisamente, pela necessidade de ofertar ao motociclista um capacete que o impossibilite de optar pelo uso ou não da viseira. Afinal, o modelo proposto não vai permitir a condução do veículo com ela levantada e, ainda que a princípio isto possa significar uma contrariedade para o mesmo, com o passar do tempo ele vai perceber que o novo modelo prima pela segurança, E assim, acredita-se que a contrariedade inicial vai ceder lugar à consciência e ao reconhecimento, ao perceber que o idealizado, projetado e normatizado, visa a proteção da vida.

2 A CIDADE DE FORMIGA-MG

Como o tema deste estudo é o trânsito no âmbito municipal e, registra-se, da falta de estrutura disciplinar observada na cidade de Formiga, face à ausência do Órgão ou Entidade filiada ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) deve-se, antes de qualquer coisa, traçar o perfil da mesma.

2.1 A origem do nome

Dentre as versões existentes que procuram justificar a origem do nome da cidade, a mais plausível e tida por muitos como também a mais autêntica, está contida no Anuário Histórico e Geográfico de Minas Gerais, que afirma que o nome é uma “referência à correição de formigas por tropeiros que passaram pelo local e que tiveram os seus carregamentos de açúcar atacados por estes insetos” (SENA, 1921).

Uma segunda versão tida como histórica e, igualmente, embasada em fatos relatados por historiadores e que fundamentaram os conteúdos e, por isto patente de credibilidade, está inserida no livro “Acheegas à História do Oeste de Minas”:

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

2.2 O perfil da cidade

Apesar de o nome sugerir tratar-se de um município minúsculo e tão pequeno quanto o inseto, portanto, de uma pequenina cidade, enganam-se redondamente aqueles que não a conhecem. Pois, com seus aproximados 70.000 habitantes, essa é uma cidade-polo regional em vista do forte comércio existente, bem como pela infraestrutura médico-hospitalar, educacional e turística oferecida não só aos seus habitantes, mas também para muitos habitantes de cidades que

estão na sua área de influência regional. Assim sendo, pode-se afirmar que em muitos dias de feiras conta a mesma com uma população flutuante próxima dos 100.000 habitantes.

2.3 Localização

Situada na região conhecida como Campos das Vertentes, à Oeste do Estado de Minas Gerais, está posicionada às margens da Rodovia MG-050, corredor de tráfego que interliga a região metropolitana de Belo Horizonte com a rica e próspera região do interior paulista, onde se destacam cidades como Ribeirão Preto, Araraquara, São Carlos e Bauru.

Sobre esta rodovia registra-se que foi a primeira do Brasil a ser motivo do estabelecimento da primeira Parceria Público-Privada (PPP) no setor rodoviário, estabelecida entre o Governo do Estado de Minas Gerais e a Concessionária Nascentes das Gerais, empresa que obteve a concessão para a sua administração e manutenção.

Destaca-se que a iniciativa do Governo Mineiro contribuiu para o desenvolvimento das cidades que estão situadas ao longo da rodovia, pois, com a melhoria na infraestrutura e conseqüentemente da trafegabilidade, empresas instalaram novas unidades de produção e de comércio na região. Sem falar que tal iniciativa trouxe outros benefícios com a culminância da implantação de serviços de utilidade pública em algumas delas, como a criação do Pelotão do Corpo de Bombeiros nas cidades de Formiga e de Piumhi, que além de atendê-las vai também contribuir para um atendimento mais rápido naquelas que estão nas proximidades destas, como Arcos, Pains, Córrego Fundo, Pimenta, Capitólio, Doresópolis, Vargem Bonita e São Roque de Minas que, antes destes recebiam atendimento das unidades de Divinópolis ou Passos.

Pela sua posição geográfica, a cidade de Formiga está situada no “Coração da Rodovia MG-050”, distante 200 quilômetros de Belo Horizonte, 230 da Divisa do Estado de Minas Gerais com o Estado de São Paulo, e ainda de outros importantes centros urbanos do Brasil, como Ribeirão Preto há 330, São Paulo

450 e há 500 quilômetros do ponto turístico mais importante do Brasil, que é a cidade do Rio de Janeiro.

2.4 O trânsito urbano da cidade de Formiga – MG

O trânsito urbano da cidade de Formiga caracteriza-se por uma situação desfavorável, face ao traçado de vias estreitas e sem a sinalização vertical e horizontal eficiente.

Registra-se, entretanto, que a Prefeitura Municipal preocupada com a precariedade do trânsito urbano, vem envidando esforços na implantação de um novo projeto viário para a cidade, numa tentativa de melhor estruturá-lo. Assim, voltou a sua atenção para correção da sinalização viária e organização da trafegabilidade de veículos, mediante a implantação de vias dotadas de sentido único, como também reformulando áreas de estacionamento através de demarcação no pavimento, visando à motivação de condutores para estacionar seus veículos no sistema transversal, o que de certa forma aliviou a grande demanda, pois, realmente constatou-se que nesta forma muito mais veículos são estacionados num mesmo espaço.

Entretanto, até que estas mudanças estejam de fato viabilizadas e surtindo algum efeito em termos de fluidez, ainda assim persistirá o excessivo número de veículos existentes que, somados àqueles vindos das cidades vizinhas, torna a contagem volumétrica na cidade, principalmente nos horários de pico, algo realmente expressivo. Aliás, bem mais do que expressivo, torna-o verdadeiramente caótico.

Obviamente que nestas ocasiões surgem o mau comportamento de muitos que, aproveitando-se da falta de fiscalização, praticam as mais variadas infrações e com isto promovem a irritação dos demais que, ainda conscientes e educados, fazem por onde ter ainda uma participação responsável e cidadã.

Tabela 3 - Tráfego de motocicletas. Av. Brasil 11:00 - 12:00 (Centro - MG 050)

Número de MOTOCICLISTAS	CAPACETE		VISEIRA			JUGULAR		GARUPEIRO				EXCESSO DE VELOCIDADE	
	Sim	Não	Levantada	Abaixada	Sem Viseira	Sim	Não	Sim	Não	Vis. Lev.	Vis. Abai.	Sim	Não
91	91	0	75	12	4	77	14	11	80	10	1	0	91

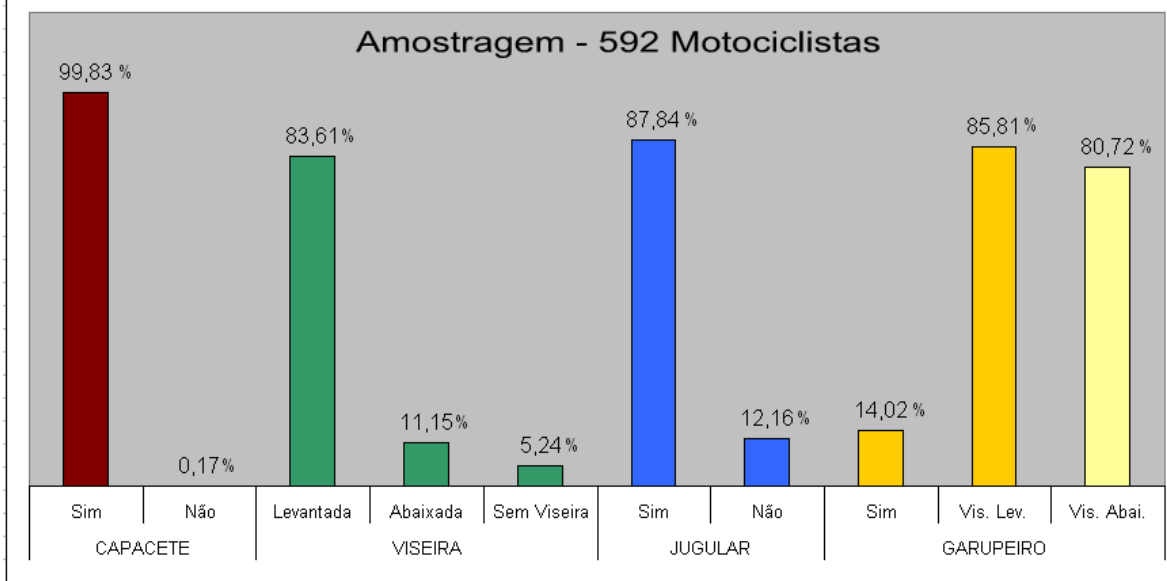
Tabela 4 - Tráfego de motocicletas. Av. Brasil 16:45 - 17:45 (Centro - MG 050)

Número de MOTOCICLISTAS	CAPACETE		VISEIRA			JUGULAR		GARUPEIRO				EXCESSO DE VELOCIDADE	
	Sim	Não	Levantada	Abaixada	Sem Viseira	Sim	Não	Sim	Não	Vis. Lev.	Vis. Abai.	Sim	Não
122	122	0	109	10	3	104	18	23	99	21	2	12	110

Tabela 5 – Tráfego de motocicletas. Av. Brasil - Quantitativo geral

Número de MOTOCICLISTAS	CAPACETE		VISEIRA			JUGULAR		GARUPEIRO				EXCESSO DE VELOCIDADE	
	Sim	Não	Levantada	Abaixada	Sem Viseira	Sim	Não	Sim	Não	Vis. Lev.	Vis. Abai.	Sim	Não
592	591	1	495	66	31	520	72	83	508	67	16	18	574
Percentual (%)	99,83	0,17	83,61	11,15	5,24	87,84	12,16	14,02	85,81	80,72	19,28	3,04	96,96

Percentual grafico - Analise de segurança no Trânsito relativo ao uso adequado de Capacete (Equipamento de proteção obrigatório)



Ainda abaixo, cópia do panfleto educativo idealizado pela Equipe de Fiscalização da 20.^a CRG-DER/MG - Formiga, para distribuição em ações educativas que a Coordenadoria Regional pretende desenvolver no âmbito de sua jurisdição:



Quem é você ?

TRÂNSITO SEGURO
VIDAS PRESERVADAS

Motociclista ou Motoqueiro

“Ser cabeça dura só provoca dor e lágrimas”

Você tem consciência que o capacete foi desenvolvido para a sua proteção e segurança?

Que a sua utilização de forma incorreta, sem a viseira ou com ela levantada e a jugular (presilha) solta; além de gerar notificação de infração de trânsito (Art. 244 Inciso I do CTB) deixa a sua vida exposta aos riscos quando de um acidente?

Use, portanto, a sua boa vontade e inteligência e seja um ser competente e não, um simples **motoqueiro**. Afinal, o bem mais precioso que você possui é a **VIDA!**

No próximo capítulo abordar-se-á a respeito dos fatores que são considerados como multiplicadores e, também, daqueles considerados dificultadores para a prática da educação de trânsito na cidade de Formiga. No qual estará sendo enfatizado que somente com uma fiscalização assídua e eficiente poderá fazer com que um maior número de pessoas, principalmente de motociclistas, estejam a transitar segundo as normas de segurança.

3 OFERTAS IRRISÓRIAS DE AÇÕES PARA A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

Sabe-se que poucos são os fatos multiplicadores que estão sendo ofertados aos habitantes da cidade para a promoção da educação de trânsito, em vista da inexistência de uma coordenação educacional municipal. Extremamente importante quando ativa, pois somente através dela os cidadãos estarão recebendo mensagens educativas a respeito das normas que devem permear as relações entre eles, seja na condição primária do deslocamento que é a do pedestre e/ou ciclista e, posteriormente, através da locomoção motorizada, seja na condição de condutor e/ou passageiro.

Na cidade de Formiga as únicas ações educativas desenvolvidas ocorrem por ocasião da Semana Nacional de Trânsito, por iniciativa dos Militares da PMMG lotados na 13ª Companhia Independente, dos Militares Rodoviários do 3º Pelotão da Polícia Militar Rodoviária Estadual, dos Militares do Corpo de Bombeiros, de Instrutores do SEST-SENAT e dos Agentes Fiscais e Educadores de Trânsito da Equipe de Fiscalização da 20.ª Coordenadoria Regional do DER-MG, da qual o pesquisador é o titular e nesta condição, principal interessado na realização e ampliação deste trabalho.

Quanto à Prefeitura Municipal de Formiga, sempre convidada para uma participação mais efetiva nesta parceria, sempre alegou falta de pessoal para a missão. E assim, sempre se restringiu ao fornecimento de algumas poucas faixas com mensagens e material educativo para distribuição em quantidade irrisória, diga-se de passagem.

Registra-se que o esforço conjunto dos componentes do Comando Educativo é, também, uma tentativa de demonstrar ao executivo municipal que o trabalho de cunho educativo encontra respaldo popular e que nesta condição, seria iniciativa louvável do município voltar a sua atenção para a organização do trânsito local, o qual somente será possível quando da municipalização do trânsito.

Como forma de registrar quanto ao respaldo popular da ação educativa, todos os anos os componentes recebem a solidariedade de setores da sociedade

civil e comercial de Formiga, além do apoio de movimentos religiosos que disponibilizam jovens integrantes para participação nas ações educativas.

Aliás, registra-se que este esforço conjunto vai ao encontro dos anseios demonstrados no Congresso Internacional sobre segurança no trânsito, no qual a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização Mundial de Saúde (OMS) e respectivos membros, pactuaram para uma redução de 50% nos acidentes de trânsito com vítimas fatais no mundo, cuja projeção deve ser alcançada no período de 2011 a 2020. Por isto, intitularam esta como sendo a “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito”.

Entretanto, considerando-se que a meta de redução de 50% nos acidentes com vítimas fatais em todo o mundo é algo realmente expresso, se não houver um somatório de esforços em todos os âmbitos da administração pública, seja ela federal, estadual ou municipal, fica evidenciado que esta dificilmente será alcançada, já que o cidadão para ter o seu comportamento de trânsito modificado precisa ser sensibilizado para tal, seja pelas campanhas de orientação e/ou de repreensão que, infelizmente, também se fazem necessárias.

3.1 Um exemplo de trabalho educativo de base.

Ainda que realizado de forma não continuada, está aquele acima mencionado, que é realizado pelo esforço e boa vontade dos educadores da PMMG e do DER-MG, no espaço educativo de trânsito que o pesquisador quando assumiu a Coordenação da 20.^a Coordenadoria Regional de Formiga fez questão de criar, ou seja, através de um esforço pessoal procurou junto à Direção Geral do DER-MG, o apoio para reforma de um espaço até então ocioso nas dependências da Coordenadoria, que autorizado por quem com a competência para tal, possibilitou a criação do espaço.

Nele, composto de sala e pista de educação, que as crianças carinhosamente apelidaram de transitolândia, elas recebem instruções quanto à necessidade do respeito às normas e regras de trânsito, do respeito que é devido às demais pessoas que com elas participam do trânsito e, tudo isto, como forma

de respeito à vida. Por isto, enfatiza-se tanto a respeito de valores como responsabilidade, autonomia, tolerância, paciência, cooperação e solidariedade em prol da vida em sociedade.

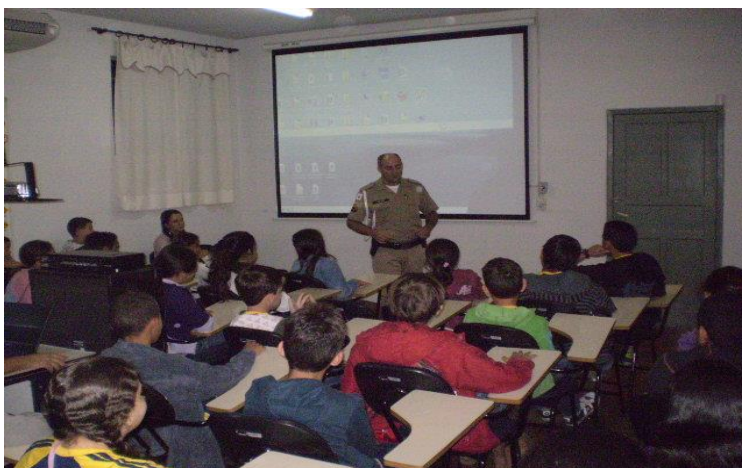
Abaixo, algumas fotos feitas quando das ações educativas realizadas naquele espaço por agentes dos DER-MG e da Polícia Rodoviária Estadual:

FIGURAS 6 – Pista de educação de trânsito no DER-MG de Formiga



Fonte: Acervo pessoal

FIGURAS 7 – Sala de Palestras



Fonte: Acervo pessoal

Seja para o adulto ou para a criança, principalmente para ela, existe uma certeza: quando uma informação é repassada com emoção ela vai se “aninhar” na inteligência e no emocional da mesma, de uma forma tão consistente, que vai

acompanhá-la por toda a vida. E assim, desta motivação resta a certeza que ao educar a criança de hoje, evita-se ter que punir o adulto de amanhã.

Aliás, não são poucas as publicações que enaltecem a educação de trânsito como sendo a solução de mudança para esta situação caótica verificada em grande parte do Brasil, e da qual a cidade de Formiga se encaixa perfeitamente.

Para exemplificar, registra-se abaixo, trecho de um artigo que pela síntese objetiva, mostra o descaso das autoridades com esta questão:

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

3.2 Fatos dificultadores primários

São primários, pois, começam no âmbito familiar. Afinal, são muitos os pais que ainda não tem uma consciência formada enquanto usuários das vias públicas e assim, no trânsito, não fazem por onde ter um comportamento exemplar.

Alguns, até pelo contrário, parecem sentir prazer em mostrar que têm o domínio da situação e por isto mesmo, em vez do comportamento educado e exemplar para o filho, acreditam que o desafio seja a melhor forma de mostrar a segurança. E assim, para muitos dirigirem e falar ao celular é demonstração de habilidade, não usar cinto de segurança é prova de segurança, abusar da velocidade é demonstração de perícia que ele acredita ter, dentre outras que só servem para formar nos filhos um comportamento distorcido e futuramente perigoso.

Acredita o pesquisador que o Código de Trânsito Brasileiro, apesar de ter evoluído muito na questão educação de trânsito, já que tratou da mesma em diversos artigos, mais precisamente do 74 ao 77, que de uma forma clara e objetiva procurou despertar outros órgãos para a importância do trânsito, como os da Educação e da Saúde, os quais, efetivamente ainda não se propuseram à

realização de ações parceiras com àqueles de trânsito, como Denatran, Detran's, DER's e Secretarias Municipais e, talvez por isto, a campanha de educação de trânsito no país não tenha ainda alcançado uma dimensão de comprometimento que seria a princípio esperada. Pode-se dizer mesmo que, a nível nacional, ainda não se viu preparadas pelo Ministério da Educação ou pelo Ministério da Saúde, campanhas de âmbito nacional enaltecendo o comportamento de trânsito do cidadão como sendo algo ligado à forma educada de se comportar, ou dos riscos à saúde dos mesmos que, em vista da forma indevida, colocam em risco a própria saúde física, mental e emocional.

Aliás, o contido no Art. 76 despertou a atenção do pesquisador, pelo fato de ser taxativo quanto ao conteúdo nele inserido, ou seja, afirma “que a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”. O que de fato, não se observa, pois, ao questionar uma criança sobre o que ela tem ouvido sobre a educação de trânsito na escola, rapidamente ela afirma que nada. Contrariando frontalmente o texto abaixo contido no CTB:

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

Questiona-se, portanto, se o Ministério da Educação tem incentivado e facilitado à abordagem do tema pelas escolas de todos os níveis, conforme o disposto no CTB. Pois, pelas pesquisas realizadas com as crianças no espaço educativo da Coordenadoria, e até mesmo com alguns professores que sempre as acompanham, pode-se afirmar que não. Aliás, nem precisaria questioná-las, pois,

se escolas estão sempre buscando o apoio do DER-MG e da PMMG na cidade de Formiga, para o fornecimento de material e promoção de ações educativas, é porque as mesmas estão carentes de fundamentos para transversalizar o tema, conforme recomendação do CTB.

E, sem dúvida, não faltam exemplos quanto à importância da educação de trânsito. Aliás, o texto a seguir confirma esta necessidade:

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

3.3 Ausência de ação educativa e repreensiva torna as infrações a cada vez mais persistentes.

Na concepção de Agentes de trânsito, do pesquisador também, algumas infrações são até passíveis de compreensão, como se esquecer de portar algum documento do veículo ou de uma luz do veículo que de uma hora para a outra não funciona, apesar de cientes que não está previsto na legislação a justificativa por esquecimento e/ou negligência, mas o cometimento de muitas outras, no entanto, são desprovidas de qualquer justificativa de cometimento: recusar o uso do cinto de segurança, o excesso de velocidade, uso do celular na condução do veículo, as ultrapassagens perigosas, ingestão de bebida alcoólica ao dirigir e por fim, uma que é própria dos motociclistas inconscientes: não usar o capacete de segurança, ou usá-lo de forma inadequada, com a viseira levantada e a jugular solta.

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

exarcebada que tantos acidentes têm ocorrido nos perímetros urbanos, principalmente.

Este tema é abordado em diversos seminários sobre segurança de trânsito pelo Brasil afora. Um deles se deu recentemente no “Ciclo de Debates Siga Vivo”, promovido pela Assembléia Legislativa de Minas Gerais, que na etapa do dia 28 de Junho de 2012, na cidade de Divinópolis-MG, contou com uma informação importante de um dos participantes, ou seja, mais precisamente do Comandante do 10.º Batalhão do Corpo de Bombeiros Militar daquela cidade, Major Bombeiro Militar Manoel dos Reis Moraes, que afirmou que ocorrência mais atendida pela instituição é justamente o resgate de motociclistas acidentados.

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

O aumento do número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no Brasil preocupa não só os órgãos de trânsito do país. A Organização Mundial de Saúde (OMS) está convencida de que os motociclistas são os principais responsáveis pelos acidentes. “Consideramos que 70% das causas [de acidente] são devidos a fatores humanos. E, agora, temos o problema das motocicletas: com o aumento da frota de motocicletas aumentou muito o número de acidentes devido à má condução do veículo”, disse Mercedes Maldonado, representante da OMS no Brasil. O tema foi discutido na tarde de hoje (24) no Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Transportes, promovido pelo Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt). Mercedes Maldonado apresentou números para mostrar que as principais causas de acidente de trânsito no Brasil são excesso de velocidade (26%), infraestrutura rodoviária (20%) e motocicletas (16%). Segundo o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense, as maiores vítimas de acidentes de trânsito no Brasil ainda são os pedestres, mas os motociclistas já ocupam a segunda posição. “Metade das pessoas que morrem anualmente é pedestre. Em segundo lugar, e crescendo enormemente, estão os motociclistas. Há também uma questão que envolve o excesso de velocidade com ou sem álcool e a da má habilitação” disse ele. Já o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Mauro Ribeiro, alerta: “temos lugares no país onde 50% dos óbitos são de motociclistas”. (CRUZ, 2011, p.11).

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

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

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

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

3.4 Informações insuficientes sobre perigos do trânsito urbano

Fato é que são poucas as informações divulgadas para o cidadão sobre os perigos do trânsito urbano. Por isso, da necessidade das autoridades competentes fazer por divulgá-las e de forma atrativas e inovadoras, na tentativa de municiá-los e influenciá-los com vistas à mudança esperada. O que seria, aliás, muito mais econômico para o Poder Público promover e disseminar a informação com vistas à prevenção do acidente, do que arcar com os custos dos tratamentos médicos via Sistema Único de Saúde (SUS) que visa, em regime de urgência, tratar os ferimentos e doenças originadas nos acidentes de trânsito.

Muitos deles com marcas profundas na vida não só do acidentado, mas da própria família. Afinal, as sequelas deixadas são irreparáveis em vista das cicatrizes profundas provocadas no físico e no emocional do acidentado, incapacitando-o para o trabalho e, quando chefe de família, gerando dificuldades financeiras para todos os seus dependentes.

3.5 Veículo automotor: objeto de *status*

Na realidade, muitos são os bens materiais que configuram esta qualificação. No entanto, o automóvel e a motocicleta são os mais almejados e aqueles que despertam nas pessoas a sensação de afirmação e *status*. Assim sendo, não basta atualmente ser proprietário de um, mas que seja de um modelo

do ano e considerado confortável e com todos os “equipamentos necessários e não necessários”, mas que assim o torna da “moda”.

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

Mas como esperar conscientização, quando é de conhecimento que muitos ainda sequer se preocuparam em adquirir habilitação, fato condenável mesmo não existindo fiscalização no espaço viário normalmente utilizado. Ainda que experiente na direção do veículo, esta não se traduz em conhecimentos sobre a legislação, uma vez que os mesmos não tiveram a oportunidade de estudá-la.

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

Bastou um articulista norte-americano, da revista Forbes, Kennet Rapoza, ironizar o status que o brasileiro dá ao automóvel para que a discussão em torno do custo que pagamos pelo carro voltar à tona nas redes sociais e debates de economia pelos quatro cantos do país. Afinal de contas, por que um mesmo carro que lá fora custa X, aqui no Brasil é vendido a 3X? A resposta comum e que há muito tempo não sai do discurso das montadoras é a carga tributária elevada, que dificulta a competitividade dos modelos produzidos no país em relação aos importados. (VASCONCELOS, 2012, p.15).

Obviamente que em relação à motocicleta ocorre o mesmo, ou seja, os modelos aqui revendidos têm um preço muito além daquele praticado no mercado externo. Mas, como os interessados não param de adquiri-los, ainda que por preços elevados, com certeza as montadoras não irão baixar os valores e muito menos o governo com a sua carga tributária.

3.6 Condutor experiente e nem sempre eficiente

Vale registrar que muitos condutores quando num espaço não fiscalizado, independentemente da quantidade de rodas do mesmo, quanto mais conduzem mais indisciplinados se tornam, pois, parece ser rotina na vida de muitos que, os atos de indisciplina no trânsito proporcionam aos mesmos uma falsa sensação de poder e prazer que os leva a crer que são onipotentes ou algo semelhante. Ou talvez, por liberar algum hormônio que os fazem crer numa habilidade extrema, ou seja, falsa.

Aliás, parece que esta sensação da onipotência ou da habilidade extrema atinge ainda mais os motociclista, pois, malabarismos se tornam atos de rotina na vida de muitos. Deixar de usar o capacete talvez não, pois seria procedimento que chamaria muita a atenção dos preocupados policiais que estão em missão ostensiva de vigilância em pontos estratégicos da cidade, como em portas de bancos, lojas comerciais ou de escolas. Mas, com certeza, desprezar a sua correta e segura utilização com a viseira baixada e jugular presa está virando mania, pois, para muitos isto não passa de procedimento obrigatório para se evitar uma autuação e não, como procedimento correto de proteção de sua integridade física.

Ainda que a utilização da viseira levantada seja também uma infração de trânsito, mesmo com a utilização de óculos de grau ou de sol, vai com certeza despistar os Agentes de Trânsito. Afinal, os óculos de proteção é algo que não se vê facilmente no trânsito das cidades. Aliás, nem se justifica, pois, se o cidadão insiste na infração e não está sendo alertado quanto aos riscos e nem punido por isto, porque então iria realizar gastos com a aquisição do referido equipamento, sem falar que a utilização do mesmo seria um incômodo, também!

Portanto, não há como esperar da parte destes um comportamento adequado nesse trânsito tumultuado de hoje em dia, o qual exige não só a habilidade, mas o conhecimento da legislação e, principalmente, a consciência quanto aos valores que deveriam estar aliados à experiência, se as autoridades

envolvidas no combate da irregularidade estão fazendo “vistas grossas” perante a situação atual?

3.7 Espaço primário eivado de maus hábitos

Registra-se que o espaço viário mais utilizado pelo ser humano é o urbano. Afinal, nele o mesmo sai para compras, estudo, atendimento médico-hospitalar e também para o lazer. Neste espaço, inicia-se a prática da direção de veículos automotores e nos quais os maus hábitos são incorporados em vista da frequência com que são praticados.

Ressalta-se, no entanto, que os mesmos são praticados apenas no espaço onde o cidadão sabe não existir fiscalização. Num outro ambiente, ainda que urbanizado, mas devidamente fiscalizado, ele tem o comportamento modificado, pois, diante da possibilidade da autuação e aplicação das medidas administrativas como a retenção do veículo e a pontuação que dela vai originar, ele volta adquirir consciência quanto ao comportamento devido. Mesmo para os motociclistas isto prevalece, talvez até mais para eles, pois que seja o capacete algo perfeitamente visível para todos que o vêem na condução do veículo, ainda insiste em utilizá-lo de forma irregular.

No próximo capítulo, demonstrar-se-á sobre o porquê da importância da municipalização para despertar no cidadão usuário a respeito da imperiosa necessidade de reversão do atual quadro do trânsito no Brasil, no Estado e, também, na cidade de Formiga.

4 MUNICIPALIZAR O TRÂNSITO É ATO MAIS DO QUE LEGAL

É ato de respeito à vida daqueles que confiam numa administração municipal séria e humanizada, e que tem o dever constitucional para assim proceder, ainda mais sobre uma situação tida nos dias atuais como sendo de risco, a municipalização do trânsito urbano das cidades.

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

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

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

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

Destaca-se que a fiscalização de trânsito, feita através do convênio estabelecido entre as prefeituras municipais e a PMMG, é algo que não mais se ampara em vista da indisponibilidade de tempo da corporação, considerando o efetivo incompatível com o crescimento da criminalidade no Brasil. Aliás, algo público e notório, em vista dos noticiários da mídia nacional

que todos os dias divulgam notícias sobre crimes envolvendo roubos, furtos e tráfico de drogas, o que empenha toda atenção da força policial neste combate.

Ressalta-se ainda que a frota veicular na cidade de Formiga é algo desproporcional em relação ao seu número de habitantes: 37.000 veículos particulares de passageiros para uma população de 70.000 habitantes, ou seja, menos de 2 habitantes por veículo. Ainda mais sabendo que uma boa parte deles é de motocicletas com os seus inconvenientes para os demais usuários, em vista dos excessos de velocidade praticados e que provocam sustos ou ainda da poluição sonora, já que muitos com escapamentos abertos são verdadeiros canhões ambulantes.

Por isto, somente com a municipalização do trânsito será possível desenvolver ações educativas e repressivas como aquelas que estão sendo desenvolvidas em Belo Horizonte, através da campanha intitulada “Sou pela vida. Dirijo sem bebida”, idealizada pelo governo de Minas e possibilitada de realização na capital em vista da existência de um batalhão exclusivo de trânsito (Bptran) que não existe no interior do Estado, ou pelo menos em grande parte dele.

Sabe-se que através do programa mais de 70 mil veículos foram abordados e seus condutores fiscalizados, nos dois anos de implantação, conforme o divulgado na matéria do Diário Oficial, edição do dia 13 de Junho de 2013, que no caderno do Executivo, à página 3, trouxe estes dados e outros como o flagrante de 2.350 infrações e 940 crimes de trânsito. E, também, que o número de acidentes na capital caiu em 30%, fruto das ações desencadeadas.

Traz ainda a matéria que o programa será em breve levado ao interior do Estado, para cidades onde o trânsito já é municipalizado, o que vai possibilitar o treinamento das equipes de fiscalização em curso de capacitação que será promovido pelo governo estadual, através do Bptran. O que significará uma ação ainda mais eficaz em termos de acompanhamento e fiscalização, com vistas à fluidez e, principalmente, à segurança dos usuários.

5 O TRANSITO E A ORGANIZAÇÃO ESTRUTURAL DA PMMG

É do conhecimento público que o sentido de existência da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais ou de qualquer outra força policial, esteja fundamentado nas Constituições Federal e Estadual e, também, em outros dispositivos legais que a organize e lhe dá um sentido especial de existência: zelar pela segurança pública. Assim, fica patente que assegurar a dignidade da pessoa humana, das liberdades e dos direitos fundamentais do cidadão, é missão que não poderia estar sofrendo com a concorrência de atribuições paralelas, como ocorre nas cidades onde as prefeituras ainda insistem em debitar para a Instituição a responsabilidade única de fiscalizar e disciplinar o trânsito local.

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

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

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

Deve-se, no entanto, enfatizar que quando é mencionado a PMMG, faz-se a alusão aos seus componentes militares que estão envolvidos com o policiamento ostensivo, ou seja, tem por missão a segurança pública. Evidente que deste contexto exclui-se as guarnições da PMMG especializadas, ou seja, como o Bptran, cuja missão é fiscalizar o trânsito. Tal qual a missão pertinente da Polícia Militar Rodoviária que é, obviamente, a fiscalização do trânsito ao longo das rodovias estaduais e/ou das federais que são delegadas ao Estado.

No próximo capítulo, registrar-se-á respeito do início de todo o processo que possibilitou a criação de equipamentos diversos, dentre eles os veículos de propulsão humana, como também os motorizados, ou seja, da História da Invenção da Roda, que, segundo registros contidos na literatura existente, dão conta que isto tenha ocorrido por volta dos anos 3.500 antes de Cristo, cuja invenção vai mostrar que ao longo do tempo esta foi tida como fundamental para a evolução tecnológica da humanidade.

6 A HISTORIA DA RODA.

Acredita o pesquisador e todos aqueles que sabem valorizar a criatividade humana, que esta foi sem dúvida uma das invenções que pela época significou grande impulso ao desenvolvimento das civilizações, pois, a partir dela, a vida das pessoas se tornou mais fácil, já que o transporte de objetos pesados era até então feito através da força humana.

A **roda** é talvez uma das invenções principais na trajetória de desenvolvimento tecnológico do ser humano. Com ela, os povos primitivos tornaram o transporte mais rápido e fácil, além de contribuir para transformar as primeiras aglomerações humanas em cidades maiores.

A prova mais antiga de seu uso data de cerca de 3500 a.C., e vem de um esboço em uma placa de argila encontrada na região da antiga Suméria, na Mesopotâmia (atual Iraque), mas é certo que sua utilização venha de períodos muito mais remotos.

Apesar de invento básico e elementar, a roda ainda encontra importância fundamental em meio à nossa sociedade, em especial nos modernos automóveis. Os primeiros modelos traziam rodas de aros de madeira, como o das carroças. Logo são adotadas rodas com raios de arame e as chamadas “rodas de artilharia”, fabricadas em uma única peça de ferro fundido. Na década de 1930, surgem as rodas de aço estampado, mais leves, resistentes e baratas. Atualmente, o tipo mais popular entre o consumidor são as rodas de liga leve.
<http://www.infoescola.com/autor/emerson-santiago/599>
Emerson Cardoso, p.1, 2010.

Outras pesquisas realizadas enaltecem a respeito da importante descoberta datada de mais de 3.000 anos antes de Cristo, que confirmam sobre a importância da mesma para o avanço tecnológico da humanidade, e não somente como dispositivo a possibilitar um meio de locomoção de pessoas e cargas, mas, também, como dispositivo a facilitar a criação de equipamentos que viriam a facilitar a produção ainda que primária de produtos essenciais à sobrevivência humana, como moinhos que facilitaram a trituração de produtos básicos da alimentação.

Posteriormente, como não poderia deixar de ser, surgiu muito provavelmente a possibilidade para os povos primitivos a respeito da utilização da

mesma em dispositivos que facilitassem o transporte de carga, como grandes peças de madeira e pedra, que viriam a facilitar nas edificações. E, talvez, um pouco mais tarde sobre a importância da mesma na fabricação de engenhocas que possibilitassem o transporte de pessoas.

Acredita-se que a bicicleta ou algo similar, tenha sido a primeira e mais rústica das idéias surgidas para invenção de um veículo que possibilitasse a locomoção de pessoas. E, obviamente, apreciada ainda que pela rusticidade, já que seria um protótipo de algo que possibilitava ao ser humano deslocar-se através de algo criado exclusivamente para esta finalidade.

No próximo capítulo, tratar-se-á da História da Motocicleta no mundo e das primeiras que chegaram ao Brasil, já que este foi um tipo de veículo motorizado que a princípio, gerou desconfiança quanto a sua eficiência e segurança e, por isto, durante certo tempo foi discriminado, ou seja, demorou até que fosse de fato aceito nas sociedades.

Aliás, ressalta-se neste conceito da motocicleta que, a princípio, o veículo de duas rodas e motorizado que encontrou adeptos diversos mundo afora, inclusive no Brasil, foi aquele conhecido como Vespa e outra conhecida como Lambreta. Numa época em que, registra-se, o capacete de segurança ainda não era exigido pela legislação de trânsito.

No capítulo, registrar-se-á ainda a respeito de um equipamento obrigatório que ao falar sobre a motocicleta o mesmo logo vem à cabeça, ou seja, o capacete de segurança, os modelos existentes e, principalmente, sobre o uso indevido do mesmo.

7 A HISTÓRIA DA MOTOCICLETA

Pesquisa-se e através de publicações sobre a introdução da motocicleta no mundo, poder-se-á saber que esta foi inventada simultaneamente em face de pesquisas realizadas pelo americano Sylvester Roper e pelo francês Louis Perreaux, no ano de 1.869.

Entretanto, o primeiro veículo de duas rodas e que pode ser interpretado como sendo a primeira motocicleta com motor de combustão interna, foi inventada por um alemão de nome Gottlieb Daimler que, auxiliado pelo companheiro Wilhelm Maybach, no ano de 1.885, resolveram instalar um motor a gasolina de um cilindro, leve e rápido, numa bicicleta de madeira adaptada.

Sabe-se que a glória de pilotar esta engenhoca foi de Paul Daimler, filho do inventor Gottlieb, o qual contava na época com 16 anos de idade. E, também, que o autor não deve ter gostado muito da invenção, já que esta foi a única que o mesmo construiu.

A primeira fábrica de motocicletas surgiu em 1.894, na Alemanha, que se chamava Hildebrand & Wolfmüller. Está ainda registrado nos anais do motociclismo que no ano de 1.894 surge uma concorrente de nome Stern. Enquanto no ano de 1.896 surge a terceira na França, de nome Bougery, e a quarta de nome Excelsior, surge na Inglaterra. Comprovando assim, que em curto espaço de tempo foi surgindo modelos e marcas diversas, o que muito provavelmente, ocorreu em vista do interesse já demonstrado pelos recém admiradores da invenção. Aliás, registros dão conta de que no ano de 1.910 já haviam sido implantadas mais de 300 fábricas do ramo. Uma das poucas matérias alusivas à história da motocicleta no mundo, cujos trechos históricos e pormenorizados foram obtidos através do site: http://www.viagemdemoto.com.br/historia_da_moto.htm

7.1 A chegada das primeiras motocicletas ao Brasil

Está registrado nos anais da história do veículo motorizado de duas rodas, em uma literatura parca, que as primeiras a chegaram ao Brasil no início do século XX, de marcas diversas, foram de origem europeia e americana. Aliás, num dos raros relatos registrados, mencionou-se a quantidade de marcas e modelos que aqui desembarcaram em meados de 1.910:

No final da década de 10 já existiam cerca de 19 marcas rodando no país, entre elas as americanas Indian e Harley-Davidson, a belga FN de 4 cilindros, a inglesa Henderson e a alemã NSU. A grande diversidade de modelos de motos provocou o aparecimento de diversos clubes e de competições, como o raid do Rio de Janeiro a São Paulo, numa época em que não existia nem a antiga estrada Rio-São Paulo. Da publicação contida no site: www.motoesporte.com.br

Por volta dos anos 30, outras marcas foram desembarcadas no país, de origens diversas, como Asahi do Japão; NSU, BMW, Zundapp da Alemanha; Triumph, Norton, Vicent, Royal-Enfield, Matchless da Inglaterra; Indian e Harley-Davidson dos Estados Unidos; Guzzi da Itália, Jawa da República Tcheca, entre outras. Ainda na mesma década chegaram as motonetas conhecidas como Lambretas e também a marca Vespa.

Já no Brasil, a primeira aqui fabricada que se tem notícia foi da marca Isso, com motor italiano e depois, a Vespa e Gulliver, um ciclomotor. No entanto, com o crescimento da indústria automobilística no Brasil e a facilidade de compra do veículo, a partir da década de 60, significou em retração na indústria de motocicletas e similares, que praticamente paralisou a atividade industrial.

Entretanto, na década de 70 o motociclismo ganha força novamente, e a vez foi das importadas japonesas, como Honda, Yamaha e Susuki. Posteriormente, com o mercado aquecido, após os anos 80, algumas das fábricas mais famosas vieram se instalar no Brasil e assim, estabeleceu de vez o veículo como da preferência dos jovens ou dos trabalhadores que precisavam de um meio de transporte que substituísse o transporte coletivo, tido como de custo elevado e

de baixa qualidade. Texto este extraído da publicação contida no site: “<http://www.motoesporte.com.br/historia%20moto/historia%20moto.htm>”, cuja pesquisa foi realizada em 12.jul.2013

. O texto abaixo, contido nos registros do Denatran e transcritos para o site do Senado Federal, confirmam o crescimento acentuado das vendas de motocicletas no Brasil:

Dos anos 1970 até o final da década de 1990, o crescimento do uso da motocicleta pelo brasileiro foi constante, porém em ritmo muito inferior ao atual. Tanto que no ano 2000 eram apenas 4 milhões de motos (13,6% da frota). Na velocidade atual de produção e comercialização não é difícil imaginar que, até 2020, os veículos sobre duas rodas passem a compor um terço da frota. Afinal, com base na média dos últimos anos, a produção de motocicletas e ciclomotores tem crescido em ritmo até quatro vezes maior que a de automóveis, caminhões e ônibus. Se 2012 ainda mostra retração nas vendas, o setor, quinto maior produtor mundial, segue otimista em relação aos últimos anos. site: www.senado.gov.br/.../motos/.../invasao-sobre-duas-rodas-departamento. Acesso de 12.jul.2013

7.2 A introdução dos primeiros capacetes.

Com o aumento cada vez maior de motocicletas no trânsito e do perigo representado pela mesma, ainda que o trânsito não fosse tumultuado e muito menos perigoso quanto o verificado nos dias atuais, já que não havia muitas vias pavimentadas e motivadoras da velocidade excessiva, naturalmente que as quedas aconteciam, ainda que com uma frequência muito menor. Mas diante do fato, tornou-se necessário que os órgãos governamentais de legislação e de normatização tivessem de inseri-lo no mercado, de forma não padronizada e normatizada, mas tão somente recomendada.

Entretanto, como a grande preocupação se faz atualmente em vista do crescimento assustador de motocicletas pelas vias brasileiras e da conseqüente acidentalidade, face aos abusos constantes dos motociclistas pelos motivos mais diversificados possíveis. Sem falar ainda na existência de um grande número de

peças conduzindo motocicletas sem estar devidamente habilitados. Sobre o crescimento gigantesco da frota veicular, o texto abaixo confirma esta realidade:

Invasão sobre duas rodas: Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) confirma rápido crescimento da frota de motos no trânsito brasileiro e grande número de motociclistas não habilitados

Foi um salto gigantesco, em curtíssimo espaço de tempo. A motocicleta, personagem raro nas ruas brasileiras há apenas três décadas, se tornou tão presente no cotidiano das cidades de qualquer porte que é virtualmente impossível sair à rua sem ver uma delas — e, lamentavelmente, motoristas e pedestres também já se habituaram a vê-las caídas. Em 1970, as 62 mil motocicletas registradas no Brasil respondiam por 2,4% do total da frota. Em 2012, segundo estimativas dos fabricantes e do próprio Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), vamos chegar a quase 19,5 milhões, ou mais de um quarto de todos os veículos automotores em circulação.

7.3 A justificativa mais injustificada do ser humano para o cometimento de infrações

Sabe-se que muitas das vezes a pressa é vazia, ou seja, não existe motivo para a sua prática, no entanto, é nela que são abrigadas todas as desculpas. Na realidade, o cidadão quer mesmo é praticar o “seu lado impaciente e egoísta” do chegar primeiro, ainda que não haja motivos para tal. Ou ainda, para dar vazão as preocupações, cansaço físico ou emocional, ou simplesmente como defende os jovens, tão somente para ativar a adrenalina.

Não importando qual seja o motivo ou desculpa, o certo é que o mesmo se desloque segundo um modo de comportar que deveria ter como objetivo maior a segurança, mas, infelizmente, sabe-se que isto nem sempre acontece. Ainda mais quando o veículo a ser utilizado seja uma motocicleta, pois, nele o cuidado deveria ser muito maior por se tratar de meio de transporte rápido e não tão protegido quando no habitáculo de um automóvel, por exemplo.

Portanto, condução segura através da velocidade moderada e dos equipamentos que contribuem com a segurança da incolumidade física, como

botas, luvas, jaquetas de couro e, principalmente, um capacete de qualidade e corretamente utilizado, é algo ainda distante da realidade brasileira. E tal qual, na cidade de Formiga acontece o mesmo, pois, se não bastasse os excessos de velocidade, a utilização correta do capacete é algo feito somente para evitar uma possível autuação de trânsito, que na realidade dificilmente acontece, em vista da fiscalização ineficiente e inassídua.

Na realidade, sabe-se que o capacete com a viseira levantada ou sem ela, é algo que vai permitir a penetração de insetos nos olhos dos motociclistas, além de deixar os olhos expostos à poeira e à poluição cada vez mais crescente nos centros urbanos. Aliás, poluição esta expelida para a atmosfera e agravada justamente pelo número excessivo de motocicletas, já que é certo que este veículo é um poluidor em potencial, pois, segundo centros especializados neste quesito afirmam que ela, a motocicleta, polui 06 (seis) vezes mais que um automóvel e até 03 (três) vezes do que um ônibus.

Mas, voltando às especificações do capacete, já que este é o objeto do estudo acadêmico, transcreve-se trecho do texto legal sobre aquele que é certificado e suas principais características, visando à proteção do usuário:

DEFINIÇÕES DOS PRINCIPAIS COMPONENTES DE UM CAPACETE CERTIFICADO

CASCO EXTERNO: O casco pode ser construído em plásticos de engenharia, como o ABS e o Policarbonato (PC), através do processo de injeção, ou, pelo processo de multilaminação de fibras (vidro, aramídicas, carbono e polietileno), com resinas termofixas.

CASCO INTERNO: Confeccionado em materiais apropriados, onde o mais conhecido é poliestireno expansível (isopor), devido a sua resiliência, forrado com espumas dubladas com tecido, item que em conjunto com o casco externo, fornece a proteção à calota craniana, responsável pela absorção dos impactos.

WISEIRA: Destinada à proteção dos olhos e das mucosas, é construída em plásticos de engenharia, com transparência, fabricadas nos padrões, cristal, fume light, fume e metalizadas. Para o uso noturno, somente a viseira cristal é permitida, as demais, são para o uso exclusivo diurno, com a aplicação

desta orientação na superfície da viseira, em alto ou baixo relevo.
RESOLUÇÃO 203 DE 29 DE SETEMBRO DE 2006, pag. 06

Sendo assim, deveriam as autoridades de trânsito agirem de forma mais enfática quanto ao controle do uso de capacetes, através da modificação quanto à questão da viseira, pois, está mais do que comprovado que a grande maioria dos motociclistas não fazem uso da mesma. Usar óculos de proteção então é algo que não se verifica no trânsito, principalmente nas cidades onde a fiscalização é deficiente, ou melhor, na grande maioria dos municípios brasileiros já que a municipalização do trânsito é algo que ainda não saiu das entrelinhas do CTB.

Portanto, que seja idealizado um novo modelo de capacete que atenda de forma segura a todos os motociclistas, não importando se usuário de vias públicas de grandes, médias ou pequenas cidades. Seria então um modelo que “obrigasse” o motociclista ao uso equivalente, seja em via rural ou urbana.

7.4 Modelos atualizados de capacetes.



Percebe-se claramente nestes dois modelos expostos quanto à eficiência de um em relação ao outro, ou seja, é evidente que o modelo fechado vai

proporcionar uma segurança muito maior para o seu usuário em caso de queda, já o modelo aberto deixa totalmente desprotegido o rosto do ocupante, caso venha a bater com ele contra outros objetos ou contra o solo. Correndo o risco de lesões graves por fratura ou pelas escoriações que podem advir da queda.

7.5 Quando alguém se propõe a pesquisar para inovar.

Obviamente quando algo o incomoda ou foge ao seu conhecimento, e no desejo de ter um domínio maior sobre o assunto, é capaz mesmo de levá-lo a pensar e pesquisar, para que devidamente inteirado do tema venha a contribuir para com ações que possam significar segurança para o seu próximo.

Como é o caso do pesquisador em relação ao trânsito urbano na cidade de Formiga, onde o mesmo em vista de sua condição humana preocupada com o bem estar de seus semelhantes e, também, como profissional envolvido com a engenharia de tráfego e fiscalização de trânsito, fica inconformado pelas infrações verificadas no perímetro urbano da cidade. Onde os preceitos da lei de trânsito parecem não existir. Assim, em face dos deveres profissionais, busca cada vez mais o incentivo aos coordenados quanto ao trabalho assíduo e correto de fiscalização e, principalmente, como incentivador da educação de trânsito no âmbito da Coordenadoria Regional que comanda.

Aliás, o lado fiscalizador e zelador da educação de trânsito levaram o pesquisador para a elaboração deste trabalho acadêmico, como forma de acreditar que assim agindo e pesquisando estaria contribuindo para as situações de trânsito que expõe pessoas ao risco, sejam minimizadas ao máximo ou se possível, através da pesquisa realizada e da proposição sobre um novo modelo de capacete que será adiante apresentado, possa ser o início de algo que venha a ser decisivo para erradicar de vez uma situação de risco para o motociclista, que seria o modelo fechado e dotado de uma parte frontal transparente e imóvel no sentido da verticalidade;

Ao afirmar que tal situação foge ao conhecimento, é porque não é fácil para o pesquisador responder por que o cidadão, ainda que consciente, pratica

determinadas infrações de trânsito que expõe rotineiramente a sua integridade física, mental e emocional ao perigo. Essa situação de risco está, obviamente, no motociclista que insiste em utilizar seu capacete, que deveria ser de segurança, tão somente para evitar autuações de trânsito, ou seja, com a viseira levantada e em algumas vezes até com a jugular solta, conforme comprovado na pesquisa realizada e anteriormente registrada, onde se observa que mais de 80% dos observados praticam esta infração.

Para demonstrar que é possível defender uma idéia, precisa-se então de início da pesquisa como forma de aprofundamento no tema ensejado, para que aquilo que se acredita se torne possível, ou no mínimo lógico e passível de outras pesquisas como forma de evoluir tal idéia. Assim, de qualquer forma o trabalho inicial com certeza serviu de motivação para alguém com maior conhecimento sobre o tema almejar o aperfeiçoamento daquilo sugerido ou proposto.

Como é o caso do pesquisador que após anos de cansativa observância dos abusos cometidos no trânsito urbano da cidade de Formiga, principalmente pelos motociclistas em relação à utilização incorreta do capacete, propõe a introdução de um novo modelo a ser analisado por fabricantes e, principalmente, pelos órgãos federais de normatização e de trânsito.

7.6 Quando o objetivo da inovação seja a segurança

A introdução no mercado brasileiro de um modelo de capacete fechado, já que na concepção do pesquisador o modelo aberto é dispositivo que não proporciona nenhuma proteção para o rosto do motociclista quando de uma queda, devendo o fechado ser dotado da parte frontal transparente e imóvel quanto à movimentação vertical, ou seja, neste não será mais possível aos usuários levantar a viseira como procedimento da grande maioria.

No modelo idealizado, a parte frontal ou viseira, poderá sempre que necessário para fins de limpeza ou para fins de troca, deverá ser uma peça de fácil reposição a ser disponibilizada pelos fabricantes, quando tida pelo usuário como velha, desgastada e/ou danificada.

Para tal, a mesma seria introduzida no casco através de dispositivos laterais na forma de setas que, introduzidas em presilhas, ficariam presas e seguras quando do uso do capacete. Podendo, ser facilmente retiradas para os fins propostos através de dispositivos laterais (botões) de pressão que soltariam as presilhas e assim, liberaria a parte frontal transparente. Enfim, a forma de introdução da mesma no capacete seria tal como se o usuário estivesse colocando óculos. Aliás, para aqueles que se utilizam deste corretor de visão, a parte frontal seria introduzida logo após a sua colocação e, inclusive, da mesma forma, ou seja, se óculos ficam apoiados e presos sobre as orelhas, as presilhas laterais ou hastes estariam firmes nas presilhas laterais, as quais, somente poderiam ser liberadas mediante a pressão nos dispositivos laterais de soltura.

No modelo idealizado destacam-se ainda pequenas aberturas no entorno da viseira para facilitar o arejamento dentro do habitáculo e, também, no entorno da boca para facilitar no ciclo da respiração, ou seja, as mesmas facilitariam na respiração e na expiração, evitando o embaciamento e, principalmente, para evitar uma possível falta de ar daqueles com problemas respiratórios ou que sofrem de claustrofobia.

Aliás, antes mesmo que alguém venha a alegar a possibilidade de penetração de água quando na condução da motocicleta sob chuva, esclarece-se que estas poderão ser revestidas de uma tela plastificada que evitaria, inclusive, a penetração de outras partículas sólidas que viessem igualmente e perturbar o usuário.

Algo é certo, do jeito que está não pode ficar, pois, as autoridades estão fechando olhos perante a triste realidade da estatística dos acidentes envolvendo motociclistas; seja pela ausência de campanhas educativas persistentes quanto ao tema e, também, pelas poucas ações de fiscalização na maioria das cidades onde o trânsito ainda não mereceu o tratamento devido.

O próximo capítulo trata-se da conclusão deste trabalho acadêmico, sobre a síntese da pretensão do pesquisador em contribuir com a introdução no mercado de motocicleta de um novo produto, pensado a partir da necessidade de impor ao

cidadão usuário da motocicleta, uma condição de equipamento que não vai opcionar ao mesmo o uso ou não da viseira.

8 CONCLUSÃO

O problema norteador deste estudo consistiu em refletir sobre a preparação dos habitantes da cidade de Formiga que se utilizam de motocicletas, como também, do principal problema dos mesmos em relação ao uso do capacete de segurança, ou seja, se não observam os ditames regulamentares de trânsito no quesito utilização segura e correta, que seja disponibilizado aos mesmos um acompanhamento fiscalizatório mais eficiente e assíduo.

Sem falar na legislação normativa de trânsito, mediante a introdução em todo o Brasil do capacete com viseira fixa, ou melhor, com uma frontal transparente e não flexível no sentido da verticalidade.

No ensejo deste trabalho acadêmico, deve ser registrado que a municipalização do trânsito prevista no CTB desde Janeiro de 1.998, já concedeu um tempo demasiado grande para que as prefeituras se adequassem. Como isto ainda não foi feito em muitas delas, que as autoridades competentes no âmbito federal despertem para a necessidade de uma nova legislação que levem as administrações municipais a arcarem com a atribuição de fiscalizar o trânsito no âmbito de suas jurisdições.

Aliás, tal procedimento vai proporcionar à gloriosa Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, através do efetivo existente na 13.^a Companhia Independente de Formiga, focar exclusivamente no alcance da sua missão institucional e humanitária, que é a de “Assegurar a dignidade da pessoa humana, as liberdades e os direitos fundamentais, contribuindo para a paz social e para tornar Minas o melhor Estado para se viver.”

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

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, 1997. Disponível em: HYPERLINK "<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>" <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf> >. Acesso em: 02.jul.2013.

CORRÊA, Leopoldo. **Achegas à História do Oeste de Minas**. Disponível em: <biblioteca.ibge.gov.br/visualização/dtbs/minasgerais/formiga.pdf>. Acesso em: 03.jul.2013.

DIRETRIZ, de Gestão para Resultados da PMMG. Disponível em: [aprosep.org.br/index.php/biblioteca-topo/category/9-diversos?...](http://aprosep.org.br/index.php/biblioteca-topo/category/9-diversos?) Organiza e disciplina o Sistema Integrado de *Gestão para Resultados da PMMG*. Acesso em: 29.jun.2013.

DENATRAN. **Municipalização. 2010**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>. Acesso em: 02.jul.2013.

DENATRAN. **Congresso Internacional de Trânsito de Porto Alegre, 2012**. Disponível em: "http://www.denatran.gov.br/congresso-internacional". Acesso em: 08.jul.2013.

CARDOSO, Emerson. *In: Roda*
Disponível em:
"http://www.infoescola.com/autor/emerson-santiago/599". Acesso em: 12. Jul.2013

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

A História de duas Rodas.

Disponível em:
"http://www.motoesporte.com.br/historia%20moto/historia%20moto.htm". Acesso em: 12.jul.2013

O crescimento acentuado da frota no Brasil.

Disponível em: www.senado.gov.br/.../motos/.../invasao-sobre-duas-rodas-departamento. Acesso de 12.jul.2013

TOSTA, Rosivânia Lúcia, *In: Motocicletas, O perigo que não para*. Disponível em: Revista Transitando. PALMAS/TO: BRSET Produções, 2012. Acesso: 08.jul.2013

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

“http://estadodeminas.vrum.com.br/app/noticias/301,19,306,19/2012/08/16/interna_noticias,45109/carga-tributaria-e-lucro-elevado-fazem-o-brasileiro-pagar-pelo-carro-mais-carro-do-mundo.shtml” > Acesso em: 05.jul.2013.