

INFLUÊNCIA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS NA GESTÃO DE TRÂNSITO E NA APLICAÇÃO DO CTB

Jean Damas da Costa¹; Évelyn Cristine Moreira Soares²

¹Superintendência Municipal de Trânsito de Goiânia; Especialista em Planejamento e Gestão do Trânsito; prjeandamas@gmail.com; 62 9 99217788;

²Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia; Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional, FAU/UNB; arq.evelynsoares@gmail.com; 62 9 99915234;

SINOPSE

Um dos maiores problemas da sociedade se resume na palavra trânsito, que envolve diferentes esferas de estudos: culturais, sociais, econômicas e políticas. As cidades estão em constante processo de mudanças e transformações, cujo principal agente de transformação é o próprio homem, e suas intenções relacionadas ao seu modo de viver. Para todas as atividades realizadas pela população está o deslocamento como o meio de conseguir executá-las, seja com a intenção de trabalhar, estudar, fazer compras, em busca de lazer ou de suprir outras necessidades. Dentro das discussões das áreas de trânsito, se destacam os estudos voltadas para a Mobilidade Urbana, Trânsito e Transportes, relacionados à estrutura da cidade que comporta todas essas atividades, e as Leis que regem e definem as interações e intervenções correlatadas. Para esse estudo, destaca-se a importância das políticas públicas e legislações voltadas ao gerenciamento e gestão do trânsito, bem como à aplicação do Código Brasileiro de Trânsito (CTB) nas práticas relacionadas à temática abordada.

Palavras Chave: Mobilidade Urbana; Trânsito e transportes; Políticas Públicas; Gestão do trânsito; Código Brasileiro de Trânsito

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho busca através de pesquisa bibliográfica entender como as políticas públicas e seu processo de decisão, ações e iniciativas voltadas ao trânsito, têm influenciado na gestão e gerenciamento do trânsito, o impacto dessas ações no cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e no direito de ir vir de cada cidadão.

O crescimento desenfreado das grandes cidades brasileiras ao longo das últimas décadas aliado a baixa efetividade das ações da gestão pública em se resolver as diferentes demandas sociais, tem causado graves problemas de diversas ordens aos seus habitantes, entre eles o da mobilidade urbana. A necessidade de deslocamento das pessoas para diferentes lugares nas cidades, priorizado pelo transporte motorizado individual em virtude da baixa qualidade no sistema de transporte coletivo e infraestrutura aquém do grande número de veículos circulantes nas metrópoles, geram congestionamentos em várias vias, diminuindo o bem estar dos moradores com o grande tempo perdido no trânsito da cidade.

A construção das políticas públicas aplicadas ao trânsito e a mobilidade com vistas àquilo que é direito dos cidadãos usuários das vias brasileiras como segurança viária, fluidez, e principalmente a defesa da vida, é basicamente uma tarefa do governo federal, uma vez que a uniformidade de objetivos e ações são traçados nacionalmente, e o Código Brasileiro de Trânsito - CTB é a principal legislação que doutrina as regras do trânsito brasileiro, a Política Nacional de Trânsito (PNT)

determina os fundamentos para a padronização e integração das ações do Sistema Nacional de Trânsito, e juntamente com a Política de Mobilidade Urbana constituem-se nos principais marcos referencial para o controle, planejamento, organização, normalização, execução das ações no trânsito nacional, visando a padronização e a integração de todos os entes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), e interferem diretamente na gestão do trânsito e mobilidade das cidades.

Uma das maiores preocupações dos órgãos executivos de trânsito é com a diminuição da quantidade de acidentes bem como a severidade dos mesmos. As estatísticas têm apontado como os três principais fatores geradores de acidentes de trânsito: o fator humano, o fator veicular e o fator viário-ambiental. Projetos de engenharia e educação para o trânsito bem desenvolvidos podem prevenir acidentes e diminuí-los em casos e situações onde existe um índice muito alto em quantidade e severidade, desde que realizados de forma apropriada.

Desde o advento do Código de Trânsito Brasileiro em 1997, a gestão de trânsito tem se profissionalizado, principalmente nesta década, o que alterou e ampliou a percepção dos gestores quanto as causas de acidentes de trânsito, o que tem resultado em múltiplas ações no intuito de se reduzir o número de sinistros, feridos e mortos em acidentes de trânsito. A pouco tempo o olhar era bem simplista, pautando as causas de acidentes basicamente como falhas mecânicas ou humanas, mas com a capacitação dos gestores, o poder público tem assumido a responsabilidade na redução da violência automobilística no Brasil através de políticas públicas firmes e gestão mais eficiente, e estudar este processo é fundamental para entender o que ainda pode ser feito e o que

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade, segundo MCidades (2004), é um atributo das cidades relacionado às pessoas e aos bens, no que diz respeito à necessidade de deslocamentos na dimensão do espaço urbano frente às atividades nele desenvolvidas. A mobilidade está ligada a muitos fatores: renda, idade, sexo, acesso ao transporte, acesso às diferentes regiões da cidade; dimensão e desenho da estrutura territorial, disposição das redes principais de infraestrutura e transporte, localização das atividades econômicas e sociais. Em suma, a condição em que se realiza a circulação (deslocamento) de pessoas e cargas no espaço urbano está associada ao conceito de mobilidade urbana (BRASIL, 2012¹).

Essa proposta de mobilidade com foco nas pessoas deve ser o meio de buscar a produção de cidades justas, com liberdade de ir e vir e alcance dos destinos desejados e necessidades a serem realizadas. Para tal, alguns aspectos, segundo MCidades (2004), devem ser observados:

- a. Racionalização, integração e complementaridade do espaço urbano e sistemas integrados de transportes;
- b. Planejamento da gestão local e mobilidade urbana;
- c. Gestão democrática e participativa com inclusão social e espacial;
- d. Integração entre as políticas de transporte, circulação, habitação e uso do solo;
- e. Parcerias entre setores públicos e privados para a realização de investimentos nos sistemas de transportes e melhoria da qualidade urbana (infraestrutura urbana);

¹ Lei de Mobilidade Urbana, sancionada em 03 jan. 2012, que estabelece os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

- f. Ações para o aumento da inclusão social, qualidade de vida, solidariedade nas cidades brasileiras.

2.1 Conceituações e o papel das Políticas Públicas

As políticas públicas revelam nos seus processos de elaboração, implantação e principalmente em seus resultados, o interesse dos governantes, suas opções e capacidade em transformar seu poder político em ações que realmente promovam ações eficazes na solução das demandas públicas, considerando a quem se destinam os resultados ou benefícios, e se o processo possui participação da sociedade civil através de debates públicos.

Políticas públicas” são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado (TEIXEIRA, 2002).

No processo de construção de uma política pública, obrigatoriamente ocorrerá uma distribuição e redistribuição do poder, dos custos, e dos benefícios sociais, como ocorre por exemplo no Sistema Nacional de Trânsito (SNT) criado pelo Código de Trânsito Brasileiro de 1997, ampliando o alcance da política adotada em relação ao grupo que se destina, em resposta a suas demandas, conflitos e anseios.

As políticas públicas voltadas ao trânsito foram muito tímidas pelo menos até 1997, quando se criou o Código de Trânsito Brasileiro. Em 1910 com o crescimento do número de veículos em alguns centros urbanos do país, surgiu a primeira lei nacional aplicada ao trânsito, o Decreto nº 8.324 definiu limites de velocidade e outras regras de circulação a serem adotadas pelos condutores. O Decreto nº 18.223 de 24 de Julho de 1928 e os Códigos Nacionais de Trânsito de 1941 e 1966 também foram importantes marcos legais com vistas à gestão do trânsito no país.

2.1.1 Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

No dia 23 de Setembro de 1997 a presidência da república sancionava o Código de Trânsito Brasileiro. Dividido em vinte capítulos, o CTB se tornou o instrumento legal para reger o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres em todo território nacional, e já no artigo 1º, § 1º, traz uma definição abrangente de trânsito onde inclui não apenas pessoas e veículos, mas também animais e carga com fins de circulação ainda que estejam estacionados.

O CTB traz em seu capítulo II a definição e a composição do Sistema Nacional de Trânsito, onde incluem além da União, os Estados e o Distrito Federal e os municípios como entes cujas finalidades são:

O exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O SNT recebeu ainda a incumbência de estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, fixando a padronização de critérios técnicos, financeiros, administrativos para a execução das atividades de trânsito por parte de seus componentes dentre os quais destacamos o Contran por sua importância e o poder de estabelecer as normas regulamentares relativas ao CTB e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, além de coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, e os órgãos executivos

municipais que são os atores principais na busca da resolução dos problemas de trânsito e mobilidade urbana no local que realmente eles acontecem.

2.1.2 Municipalização do Trânsito

O crescimento espacial das cidades e de sua população provocam a necessidade de deslocamentos urbanos cada vez mais distantes e em maior quantidade, e neste cenário acontece o processo de municipalização do trânsito no Brasil.

O trânsito nos municípios necessita de ações e interpretações bem além de ordem técnica em seus problemas, pois o trânsito local de uma cidade acaba por herdar questões sociais, culturais, econômicas, políticas que interferem diretamente na conduta de seus atores, acarretando em muitos momentos grandes dificuldades no processo de aplicação e imposição de uma política pública por gestores que não conhecem o contexto local.

O artigo 24, inciso II do CTB, definiu as responsabilidades dos órgãos e entidades municipais de trânsito em "planejar, proteger, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança do ciclista". Cabe aos municípios implantarem de acordo com os princípios norteadores da legislação de trânsito e seus Planos Diretores de Transporte e Mobilidade fazer prevalecer o interesse público na preservação das vidas e do direito constitucional do ir e vir, com segurança viária conforme o CTB traz como diretriz.

2.1.3 Política Nacional de Trânsito

Em setembro 2004 foi publicada pelo CONTRAN a Resolução nº 166 que aprovou as diretrizes da primeira edição da Política Nacional de Trânsito (PNT). Dentre as metas previstas, a principal era a redução da taxa de mortes no trânsito que se encontrava em 19 por 100 mil habitantes em 2004. A intenção era que essa taxa diminuísse em 2006 para 17 mortes por 100 mil habitantes, e no ano de 2014, portanto dez anos depois da implantação da PNT, 11 mortes por 100 mil habitantes. Infelizmente as metas não passaram nem perto de serem alcançadas, segundo dados do Observatório Nacional de Segurança Viária (2018), em 2012 a taxa chegou a 23,10/100 mil habitantes e em 2014 fechou em 21,59/100 mil habitantes, ou seja, com uma leve queda em relação a 2012, mas distante da meta inicial e acima dos números apresentados em 2004.

2.1.4 Pnatrans

A frustração com as metas não alcançadas pela PNT de 2004, o crescente número de mortos no trânsito, os altos custos derivados dos acidentes de trânsito, a imposição da década de ação pela segurança no trânsito (2011 – 2020) determinada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, que prevê aos países ações para estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito até 2020, balizada em cinco pilares: gestão da segurança do trânsito, estradas mais seguras e mobilidade, veículos mais seguros, usuários de rodovia mais seguros, e atendimento às vítimas; levou os nossos governantes ainda que tardiamente, a criarem a Lei Nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

A lei que cria o Pnatrans altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a fim de incluir metas anuais aos Estados e Distrito Federal visando a redução do número de mortes no trânsito incluindo o Art. 326 – A.

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá

voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.

3. GESTÃO DE TRÂNSITO: CONCEITUAÇÃO E PRINCÍPIOS

Encontrar soluções e métodos mais eficientes de gestão, adotando políticas públicas efetivas que promovam a melhoria das condições de deslocamento das pessoas, promovendo uma mobilidade urbana sustentável que priorize as pessoas e não os veículos, com padrões adequados de acessibilidade, segurança, fluidez e qualidade de vida é o grande desafio dos gestores de trânsito no Brasil.

A palavra gerir significa administrar ou dirigir, e sua etimologia vem do latim, *gerere*, que tem como significado principal o de carregar ou levar algo para si. Neste sentido, podemos concluir que a função de quem gere alguma coisa, é assumir responsabilidades, ou seja, encarregar da realização, organização ou administração de algum trabalho ou tarefa.

O Guia Básico para gestão municipal de trânsito (2016) do DENATRAN declara que a gestão de trânsito envolve a busca pela otimização dos recursos humanos, materiais e financeiros destinados à resolução dos problemas de trânsito do município, visando reduzir ou até mesmo eliminar esses problemas.

É importante perceber que a gestão do trânsito e mobilidade está diretamente vinculada as políticas públicas de mobilidade urbana e trânsito, bem como aos princípios da administração pública, não sendo possível ao gestor instruir, executar, fiscalizar e administrar as questões relacionadas ao trânsito sem o cumprimento dos processos burocráticos e da lei, que não apenas o autoriza a fazer, mas também o determina a fazer.

3.1 Princípios da Administração Pública

Os princípios da administração pública são os fundamentos que tornam legais os atos do gestor público, validando suas ações administrativas, e que segundo a Constituição Federal no art. 37, são os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

3.2 Gestão do trânsito nas cidades

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define como autoridade de trânsito o dirigente máximo do órgão ou entidade executivo integrante do SNT ou pessoa por ele expressamente credenciada, nomeado por ato jurídico, e que segundo o DENATRAN (2016), tem como dever o trabalho para promoção do bem público, ouvindo e atendendo às necessidade e expectativas da população.

O DENATRAN (2016), trata como fundamental o planejamento, a execução e o controle das ações por parte do gestor do trânsito municipal, visando cumprir o Art. 24 do CTB e a implantação da Política Nacional de Trânsito (PNT) no município.

A autoridade de trânsito precisa atender concomitantemente ao CTB e a PNT, as diretrizes do Ministério das Cidades em relação a sua Política Urbana regulamentada pelo Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257 de 2001) e o Plano Diretor da cidade, obrigatório para: as cidades com mais de vinte mil habitantes; as cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; as cidades integrantes de áreas

de especial interesse turístico; as cidades inseridas em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional e nacional; e, por fim, para as cidades que pretendam exigir do proprietário do solo urbano não edificado ou subutilizado o adequado aproveitamento, conforme parágrafo 4º do artigo 182 da Constituição Federal.

A. Planejamento

Segundo Oliveira (2004), o planejamento consiste em identificação, análises estruturação, coordenação de missão, propósitos, objetivos, desafios, metas, estratégias, políticas internas e externas, programas, projetos e atividades, a fim de alcançar de modo mais eficiente, eficaz, efetivo o máximo do desenvolvimento possível, com a melhor concentração de esforços e recursos.

Para o DENATRAN (2016), o planejamento envolve a determinação no presente do que se espera para o futuro do órgão ou entidade do SNT e deve ser constituído pelas seguintes etapas: levantamento dos principais problemas de trânsito da cidade; levantamento dos recursos (humanos, materiais e financeiros) disponíveis para a solução desses problemas; estabelecimento de objetivos e metas de curto e longo prazo (essas metas devem ser alcançáveis, factíveis) e seleção das ações para o atendimento dos objetivos.

O planejamento permite ao gestor a possibilidade de deixar de ser um bombeiro nas demandas de trânsito e mobilidade, aumentando sua racionalidade e eficácia, proporcionando ações coordenadas na busca de soluções mais amplas que se harmonizam com as políticas públicas vigentes nacionais e locais.

B. Execução

A execução é a materialização do planejamento, é o conjunto de ações destinadas a alcançar os objetivos e metas previamente definidas. Nesta fase é imprescindível a avaliação de todo o processo para que se façam as correções necessárias para garantir o sucesso da ação ou ainda redefinições quanto a planejamento e a política pública implantada.

C. Controle

Para o Denatran (2016), o objetivo principal do controle é manter a execução em conformidade com o planejamento, evitando desvios de metas e objetivos e desperdício de recursos. O gestor precisa acompanhar o cronograma de execução, o padrão de qualidade da ação ou serviço, e evitar desperdícios de recursos humanos, materiais e financeiros empregados. O controle tem como tarefa manter os princípios da administração pública presentes durante a vigência de uma ação.

A INTOSAI, a Organização Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (1977) definiu que o controle é inerente à administração financeira pública, uma vez que a gestão dos recursos públicos baseia-se na confiança expressa na delegação de recursos pelo parlamento ao governo. O controle não é um fim em si, mas parte indispensável de um sistema regulatório que pretende revelar desvios de padrões aceitáveis e violações dos princípios da legalidade, eficiência, efetividade e economicidade da gestão financeira cedo o suficiente para tornar possível, em cada caso, adotar medidas corretivas, identificar as responsabilidades, obter compensações e prevenir ou, pelo menos, tornar mais difíceis tais violações.

3.3 Trinômio do Trânsito

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, e cabe aos gestores lançarem mão das ferramentas que lhes são permitidas por lei para fazer valer o direito dos cidadãos. Dentro da gestão do trânsito se convencionou internacionalmente que pelo menos três pilares são importantes para a existência harmônica do trânsito, a engenharia, o esforço legal (fiscalização) e a educação.

a. Engenharia

A Engenharia de Tráfego é o setor da engenharia que atua no planejamento, no desenho geométrico, estradas de rodagem, sinalização, operações de tráfego, integração de transportes e outras ações relacionadas. Suas atividades visam proporcionar movimentação ordenada, segura e eficiente das pessoas, animais, veículos para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

b. Fiscalização

A fiscalização de trânsito é definida no Anexo I do CTB como o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito”. A fiscalização deve ser permanente na observação da obediência às leis e regras de trânsito, orientando e quando necessário multando ou tomando outras providências legais necessárias.

Na fiscalização de trânsito, o agente da autoridade de trânsito é o principal responsável pelos exercícios de fiscalização e operação de trânsito. É importante ressaltar que conforme o CTB, os agentes de fiscalização denominados de agentes da autoridade de trânsito, não multam, na verdade eles autuam, ou seja, registram no Auto de Infração de Trânsito (AIT) a infração cometida. Quem aplica a penalidade de multa é a autoridade de trânsito, isto é, o dirigente máximo do órgão ou entidade executiva integrante do Sistema Nacional de Trânsito, ou pessoa por ele expressamente credenciada.

Além da fiscalização por meio do agente da autoridade de trânsito, é possível fiscalizar ainda por dispositivos eletrônicos e por vídeo monitoramento. A fiscalização eletrônica é eficaz por ser permanente e alcançar todos os tipos de veículos que transitam na via monitorada, e tornando em um grande aliado principalmente na fiscalização de velocidade, avanços semafóricos, conversões proibidas e trânsito em faixas destinadas a determinados veículos.

Pesquisas realizadas pelo BID, no ano 2001, mostram que em pontos onde estavam instalados os equipamentos eletrônicos, o número de acidentes diminuiu cerca de 30% e o número de mortes, aproximadamente 60%. Em pontos muito críticos, com grande incidência de acidentes de trânsito, o número de mortos passou a quase zero depois da instalação dos equipamentos de controle de velocidade.

O videomonitoramento permite a fiscalização eletrônica e o monitoramento de vários pontos ao mesmo tempo com um número reduzido de agentes por meio de uma central, modalidade autorizada pela Resolução 532 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nos termos do § 2º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

c. Educação

A Educação constitui-se num processo de desenvolvimento e formação da capacidade física, intelectual e moral do ser humano visando a sua melhor integração na sociedade que o rodeia. A educação transmite normas de comportamento técnico-científico e moral, que se refletem na formação do caráter que podem ser

compartilhadas por todos os membros da sociedade, possibilitando o crescimento individual, a produção e a reprodução social e cultural de forma sistemática ou espontânea.

O DENATRAN (2016) define educação como um processo permanente de aquisição e de construção de conhecimentos, de valores, de posturas e de atitudes. É a partir do exercício do pensamento, da oportunidade da descoberta, da possibilidade de participar dos acontecimentos, de expressar e de manifestar sentimentos, opiniões e experiências que se constroem instrumentos de compreensão da realidade.

3.4 Educação para o Trânsito

As primeiras informações a respeito da educação do trânsito como disciplina, são originárias dos Estados Unidos da América na década de 1920. A disciplina era denominada “*driver education*” e passou a fazer parte dos currículos escolares das melhores escolas do país. Seu foco era o de habilitar o cidadão a dirigir veículos automotores e transmitir noções sobre a manutenção, funcionamento e conhecimento das leis de circulação viária, mas na década de 1930, passou-se a utilizar campanhas educativas com o intuito de diminuir a quantidade de acidentes de trânsito.

Ao partir da década 1970 os países em geral voltaram suas atenções definitivamente para o trânsito, tratando o assunto como matéria técnica. Diversos países começaram a tratar o assunto em âmbito federal, criando departamentos, conselhos e órgãos consultivos, normativos e executivos de trânsito com vistas a melhoria da mobilidade e aumento da segurança.

Nesse momento se passa a enxergar a educação para o trânsito como uma disciplina a ser ensinada nas escolas, primeiramente nos Estados Unidos com a disciplina “*traffic education*”, com o objetivo de ensinar e pesquisar comportamentos adequados a nova realidade do mundo moderno em relação ao trânsito.

i. Educação para o trânsito nas escolas

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em seu Art. 76 – Lei 9.503/97, Educação para o Trânsito é tema obrigatório nas escolas, desde a Educação Infantil até o Ensino Superior. A lei 9394/96, de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), bem como os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs), também enfatizam a relevância do assunto em seus conteúdos. Segundo o CTB, a LDB e os PCNs, a Educação para o Trânsito deve ser trabalhada nas instituições de Ensino Básico de forma integrada às disciplinas curriculares. Este fato justifica-se, por se tratar de um tema de urgência social, abrangência nacional e favorecedor da compreensão da realidade e da participação social.

ii. Campanhas Educativas

A Resolução n. 314/2009 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelece procedimentos para a realização de campanhas que devem ser seguidos por todos os órgãos e entidades do SNT, trazendo o entendimento que campanha educativa é toda a ação que tem por objetivo informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam segurança e qualidade de vida no trânsito, provocando comportamentos éticos e de cidadania, voltados ao bem comum

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades são uma das maiores produções da humanidade e a forma como esse espaço surge, expande-se e organiza-se tem motivado reflexões diversas e por parte de várias ciências. De acordo estudos e análises em questões urbanas, percebe-se que a cidade está em constante transformação, ocorrida por diversos fatores, sendo, talvez o principal, à instalação de diferentes atividades urbanas, capazes de modificar a região onde são implantadas, impactando também na circulação pessoas, bens e mercadorias.

A condição da mobilidade urbana brasileira, segundo (MARICATO, Nov. 2013) é um dos maiores problemas urbanos e sociais do país, “e embora a piora de mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos - é das camadas de renda mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade”. Esse fato se dá, historicamente, pela invasão das cidades pelos automóveis particulares e motocicletas (CIDADES, 2004), e conseqüentemente a piora das condições de circulação e trânsito, mas também para precarização do transporte coletivo.

A busca por soluções para amenizar os problemas encontrados nas áreas urbanas brasileiras, referentes ao meio ambiente urbano e à circulação, envolvendo o deslocamento de pessoas e mercadorias, passa, obrigatoriamente, por uma melhoria no processo de planejamento urbano.

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988.

BRASIL. Denatran. **Código de Trânsito Brasileiro, portarias e resoluções**. <http://www.denatran.gov.br/> - Acesso em: 10 ago. 2018.

BRASIL. **Guia para implementação pelos municípios e cidadãos: lei nº 10.57, 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana**. – 2. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

BRASIL. **Lei nº 13614, de 11 de Janeiro de 2018**. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm - Acesso em: 15 ago. 2018.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana** – PNMU, 2012.

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Municipalização do Trânsito: roteiro para implantação**. Apresentação Ministro da Justiça José Gregori. DENATRAN, 2000.

BRASIL. Ministério das Cidades. Denatran (Departamento Nacional de Trânsito). **Guia Básico para gestão municipal de trânsito**. Brasília-DF: Denatran, 2016. 1ª edição, 55p. 1. Administração pública. 2. Trânsito. 3. Educação para o trânsito. 4. Engenharia de tráfego. I. Título: I.

BRASIL. Ministério das Cidades. DENATRAN. **Guia Básico para gestão municipal de trânsito**, 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. **100 anos de legislação de trânsito no Brasil**. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento nacional de Trânsito (DENATRAN). **Municipalização do trânsito: roteiro revisado**. Brasília. Ministério das Cidades, 2003.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável.** In: Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasília.2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES; IBAM: **Mobilidade e Política Urbana: Subsídios para uma Gestão Integrada.** Ministério das Cidades, Brasília, 2005.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Comunicado 128 – a nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.** http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf. Acessado em: 20 de maio de 2018.

Observatório Nacional de Segurança Viária, 2018. <http://www.onsv.org.br/> - Acesso em: 8 ago. 2018.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de, **Planejamento Estratégico: conceitos, metodologias e práticas.** 19 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

ONU. **Década de Ações para Segurança no Trânsito 2011 – 2020**, <http://www2.camara.leg.br> - Acesso em: 15 dez. 2017.

ONU. **Os cinco pilares propostos pela ONU**, <http://www.andebem.com.br> - Acesso em: 8 ago. 2018.

ONUBR. **Relatório sobre cidades latino-americanas, 2012.** <http://onu.org.br/cidades-al-caribe-2012/> - Acesso em: 12 ago. 2018.

PEREIRA, Daniel Celestino de Freitas. **Apostila Educação Para o Trânsito.** Faculdade Unileya, Brasília – DF.

SENADO FEDERAL. **Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009 – Pesquisas.** Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/94361>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

SENADO FEDERAL. **Projeto de Lei da Câmara nº 50, de 2013 - Pesquisas.** Disponível em: <<http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/113652>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

SENADO FEDERAL. **Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012 - Pesquisas.** Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/106600>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso - **O Papel das Políticas Públicas** - © 2002 - AATR-BA.

VAZ, J.C; Santoro, P. 2009. **Cartilha Mobilidade urbana e desenvolvimento urbano.** 2005. http://www.polis.org.br/publicacoes_interno.asp?codigo=194 - Acesso em: 21 ago. 2018.