

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE BOTUCATU
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA E TRANSPORTES**

BIANCA DE OLIVEIRA ROCHA

**LEVANTAMENTO DOS PROBLEMAS MAIS CRÍTICOS DO SISTEMA DE
TRÂNSITO ATRAVÉS DA ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DOS CONDUTORES E
PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS NOS RECURSOS DAS AUTUAÇÕES DE
TRÂNSITO DE COMPETÊNCIA DO ESTADO**

Botucatu - SP
Junho – 2010

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE BOTUCATU
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA E TRANSPORTES**

BIANCA DE OLIVEIRA ROCHA

**LEVANTAMENTO DOS PROBLEMAS MAIS CRÍTICOS DO SISTEMA DE
TRÂNSITO ATRAVÉS DA ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DOS CONDUTORES E
PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS NOS RECURSOS DAS AUTUAÇÕES DE
TRÂNSITO DE COMPETÊNCIA DO ESTADO**

Orientadora: Profa. Ms. Bernadete Rossi Barbosa Fantin

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
FATEC - Faculdade de Tecnologia de
Botucatu, para obtenção do título de
Tecnólogo no Curso Superior de Logística e
Transportes.

Botucatu - SP
Junho – 2010

*Para meu irmão Almir Jr, que
mesmo na distância permanece
em nossos corações e mentes.*

Agradecimento

Meus sinceros agradecimentos a todos que de alguma forma me ajudaram a realizar esse trabalho. Destaco aqui o nome de algumas pessoas que estiveram presentes nesta realização. Agradeço ao Delegado de Polícia Mauro Sérgio Rodrigues dos Santos, diretor da 6ª CIRETRAN de Botucatu. Sem sua permissão e contribuição a realização desse trabalho não seria possível. Agradeço também, à Silvia, Ana e Aparecida (Cidinha), também da CIRETRAN, que com muita paciência dirimiram minhas dúvidas e me auxiliaram. Meu obrigado ao prof. Eduardo da FATEC, que me auxiliou na busca por obras para complementação deste trabalho, à professora Bernadete, minha orientadora que me ajudou a superar limites e aperfeiçoar este trabalho, ao prof. José Benedito que em muitos de nós acreditou e ajudou a conseguir o tão esperado título de tecnólogo, aos professores Vitor Leite e Celso, que eu considero dois dos melhores professores da faculdade, sempre dispostos a ajudar e, também ao Mauro que trabalha no DET, que com muita boa vontade me ajudou com dados do município.

Agradeço a minha família, minha mãe Rosane, meus irmãos Bruno, Bruna, Almir Jr e Eduardo, minha avó Maura, que sempre estão ao meu lado, me apoiando e nunca me deixando desabar. Meu namorado Douglas, que muito suportou em momentos difíceis ao meu lado e muito me ajudou nessa fase de minha vida. Meus amigos, que são muito preciosos e tem um lugar especial em meu coração. Fernanda, Camila, Antonangele, Mario, Bianca, Claudia, Larissa, Ricardo, Sara, Vicente.

Obrigada.

Mesmo que as pessoas que deveriam te dar suporte fiquem contra você, não desista e prove que você é superior a tudo isso.

Vini, Vidi, Vici.

Júlio César.

RESUMO

Este trabalho aborda a condição da população quanto à educação para o trânsito, o qual, no decorrer dos tempos vem tornando-se caótico devido às falhas encontradas no sistema de trânsito. O objetivo deste trabalho foi analisar os autos de infração de trânsito contra proprietários e condutores de veículos e as alegações encontradas nos recursos interpostos pelos mesmos para justificar a infração a fim de verificar o que os levou a burlar a legislação e com isso sugerir medidas que atuem diretamente no ponto que os impulsiona a desobedecer a lei, que em muitos casos implicam riscos a outros usuários do sistema de trânsito. O sistema atual de trânsito apresenta falhas, tanto por parte da população quanto por parte do poder público, que em muitos casos está ausente ou ineficiente. A metodologia empregada para a realização do trabalho foi de pesquisa analítica envolvendo revisão bibliográfica e documental, sendo também realizada entrevista com o delegado de trânsito de Botucatu, com a delegada adjunta e com o presidente da Junta Administrativa de Recursos contra Infrações. Com as análises realizadas nos Autos de Infração de Trânsito e nos recursos foi possível a identificação das infrações mais cometidas e também foi verificado que os autuados apresentam alegações inconsistentes nos recursos. Foi possível perceber também que somente a educação para o trânsito desenvolvida na cidade, não esta sendo suficiente para sanar os problemas existentes. A educação não é somente para instruir a população, mas para fazê-la obedecer e respeitar à legislação sendo necessário investir mais nessa área, pois todos são usuários do sistema de trânsito.

Palavras - chave: Autuações. Educação. Infrações. Trânsito.

LISTA DE FIGURAS

Figura		Página
1	Crescimento da frota brasileira de veículos no ano de 2009.....	13
2	Desenvolvimento da frota de veículos no estado de São Paulo no ano de 2009...	14
3	Crescimento da frota de veículos em Botucatu no ano de 2009.....	14
4	Resumo da distribuição de veículos no município de Botucatu.....	16
5	6ª CIRETRAN de Botucatu. Parte frontal.....	27
6	Principais autuados – por espécie de veículo.....	30
7	Quantidade de autuações por infração.....	31
8	Praça Bispo Dom Luiz Maria de Santana.....	35
9	Avenida Dom Lúcio.....	36
10	Praça Coronel Moura (Paratodos).....	36

LISTA DE TABELAS

Tabela		Página
1	Distribuição da frota no município de Botucatu.....	15
2	AIT por espécie de veículo.....	30
3	Quantidade de autuações por infração.....	31
4	Relação de autuações e recursos interpostos.....	33
5	Quantidade de recursos por infração.....	34
6	Locais onde mais ocorreram autuações.....	35
7	Recursos contra a infração de dirigir sem possuir CNH ou permissão.....	40
8	Recurso contra a infração de dirigir veículo com CNH ou permissão de categoria diferente da do veículo.....	40
9	Recurso contra a autuação de dirigir veículo com CNH ou permissão vencida a mais de 30 dias	40
10	Recursos contra a autuação de dirigir sob influência de álcool ou entorpecente.....	41
11	Recurso contra a autuação de não usar cinto de segurança.....	41
12	Recurso contra a autuação de manobra perigosa ou arrancada brusca em via pública.....	41
13	Recursos contra a autuação de não dar passagem a polícia/ ambulância/ salvamento em urgência.....	42
14	Recurso contra a autuação de desobedecer as ordens da autoridade/ agente de trânsito.....	42
15	Recurso contra a autuação de transpor bloqueio policial sem autorização.....	42
16	Recursos contra a autuação de conduzir veículo sem registro ou licenciamento.	42
17	Recursos contra a autuação de conduzir veículo com placas sem condições de legibilidade.....	43
18	Recurso contra a autuação de veículo sem equipamento obrigatório.....	43
19	Recursos conte a autuação de conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório.....	43
20	Recursos contra a autuação de não registrar veículo no prazo de 30 dias.....	44
21	Recursos contra a autuação de não usar capacete ou vestuário de acordo com as especificação aprovadas pelo CONTRAN.....	44
22	Recurso contra a autuação de conduzir motocicleta fazendo malabarismo em apenas um roda.....	45
23	Recurso contra a autuação de dirigir com fones de ouvido ou telefone celular...	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas
AIT – Auto de Infração de Trânsito
CET – Companhia de Engenharia de Tráfego
CF – Constituição Federal
CIRETRAN – Circunscrição Regional de Trânsito
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
CRV – Certificado de Registro de Veículo
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito
JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações
PPD – Permissão Para Dirigir
SNT – Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 Objetivos.....	10
<i>1.1.1 Objetivo geral.....</i>	<i>10</i>
<i>1.1.2 Objetivo específico</i>	<i>11</i>
1.2 Justificativas.....	11
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	12
2.1 Frota de veículos	13
2.2 A importância do transporte urbano.....	16
2.3 Sistema viário e sistema de trânsito	17
<i>2.3.1 Educação.....</i>	<i>18</i>
<i>2.3.2 Engenharia</i>	<i>19</i>
<i>2.3.3 Fiscalização</i>	<i>20</i>
2.4 Segurança no trânsito.....	21
2.5 Infração de trânsito	22
2.6 Juntas administrativas de recursos de infrações - JARI.....	23
3 MATERIAL E MÉTODOS	25
3.1 Material	25
3.2 Métodos	25
3.3 Estudo de caso.....	26
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	29
4.1 Auto de Infração de Trânsito (AIT).....	29
4.2 Entrevistas.....	37
<i>4.2.1 Delegado de polícia diretor da 6ª CIRETRAN</i>	<i>37</i>
<i>4.2.2 Delegada de polícia adjunta</i>	<i>38</i>
<i>4.2.3 Presidente da JARI.....</i>	<i>39</i>
4.3 Recursos.....	39
5 CONCLUSÕES.....	46
REFERÊNCIAS	47

1 INTRODUÇÃO

O Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi criado aos 23 de setembro de 1997 pela Lei nº 9.503 com o intuito de melhorar e padronizar o tráfego em todo o território nacional. Nele é prevista a educação para o trânsito, que visa educar a população e conscientizá-la de seus direitos e deveres e a engenharia de tráfego responsável pela sinalização, que deve ser igual em todo o Brasil, conforme regulamentação do CTB e a fiscalização, onde órgãos responsáveis constatam se a legislação está sendo cumprida e caso não esteja, tomam providências para punir os infratores.

Indubitavelmente, a carência de informações da população para trafegar com mais segurança e responsabilidade, torna o trânsito mais caótico para todos os envolvidos, seja como pedestre ou como condutor.

Com a frota de veículos cada vez maior, devido às facilidades encontradas na hora de obter o veículo próprio, o trânsito fica a cada ano mais congestionado, por ser um espaço não planejado para um número cada vez maior de veículos.

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo geral

O objetivo do trabalho foi investigar as situações onde ocorreram as infrações de trânsito que geraram punições e analisar as alegações dos penalizados apresentadas nos recursos interpostos para justificar a infração cometida a fim de verificar o que o levou a cometer essa infração e com isso propor uma solução para sanar os problemas identificados e

minimizar o número de condutores e proprietários de veículos autuados por infringirem a legislação vigente.

1.1.2 Objetivo específico

O intuito deste trabalho não foi aprofundar a discussão sobre a engenharia de tráfego e sim sobre a educação para o trânsito e a fiscalização, visando assim encontrar formas de auxiliar o poder público a encontrar falhas no sistema de trânsito e atuar de forma a diminuir as infrações cometidas por condutores e proprietários de veículos através de uma melhor aplicação da educação para o trânsito.

Através da análise das alegações nos recursos interpostos contra os autos de infração de trânsito pretendeu-se levantar quais os principais motivos que levam o condutor/proprietário a desobedecer à legislação, muitas vezes criando situações de risco e assim propor medidas para que atuem diretamente no ponto que os impulsiona a burlar a legislação.

1.2 Justificativas

As conclusões do estudo realizado apresentaram soluções para os problemas apresentados como infrações, que podem auxiliar na redução do alto número das mesmas. Assim, o estudo de caso realizado na Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN de Botucatu, a 6ª do estado de São Paulo, almeja uma redução para os problemas mais frequentes.

Este estudo pode ser aplicado a outros casos com o mesmo problema, necessitando apenas de dados atuais e classificados da população onde se pretenda realizar o estudo.

Os dados levantados permitiram sugerir uma atuação focada em problemas que ocorrem rotineiramente e que muitas vezes não são de conhecimento do poder público. Com a classificação desses dados foi possível identificar de forma mais eficiente o problema e propor uma solução que visa otimizar os esforços empregados para diminuir o número de infrações de trânsito. Quais as infrações cometidas, como e quando essas infrações ocorreram são de conhecimento dos órgãos competentes, no entanto não houve preocupação desses órgãos em investigar a causa do problema.

Com os resultados obtidos no projeto foi possível sugerir as autoridades competentes que seja feito um melhor esclarecimento à população de como não cometer infrações de trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

No decorrer do tempo, a legislação foi aprimorando-se, tornando possível a criação de medidas para deixar o sistema de trânsito mais seguro para todos que o utilizam, seja como pedestre ou como condutor. Foram criadas, portarias, resoluções, entre outras, que dão suporte ao novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que foi instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Segundo o CTB Art. 5º (2008, p. 19):

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa 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.

Atualmente, a maior parte da população vive em cidades, o que nos leva a um número de viagens por dia muito grande. Pessoas e produtos necessitam se locomover para chegar de um ponto a outro e desenvolver tarefas do dia a dia. Essa movimentação é chamada de transporte urbano.

O transporte urbano precisa ser planejado para acontecer de modo organizado e seguro, assim todos os usuários do sistema de trânsito poderão trafegar de forma mais ágil, cômoda e segura. Esse planejamento necessita seguir três premissas básicas que dizem respeito às áreas de educação, engenharia e esforço legal.

A segurança no trânsito é um direito previsto na Constituição Federal - CF e no CTB, e a defesa a vida é prioridade para os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

A CF também prevê o direito a defesa, e com relação ao trânsito temos a Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI, que é o órgão responsável por receber e julgar os recursos interpostos contra autuações e infrações de trânsito.

2.1 Frota de veículos

O Brasil possui uma frota de 59.361.642 veículos, sendo 19.139.118 destes, cadastrados no estado de São Paulo (DENATRAN, 2009). Sem uma adequada organização no sistema viário brasileiro, com essa quantidade de veículos, não há possibilidade de um trânsito seguro e racional.

As Figuras 1, 2 e 3 demonstram respectivamente o desenvolvimento da frota de veículos no Brasil, no estado de São Paulo e em Botucatu, durante o ano de 2009.

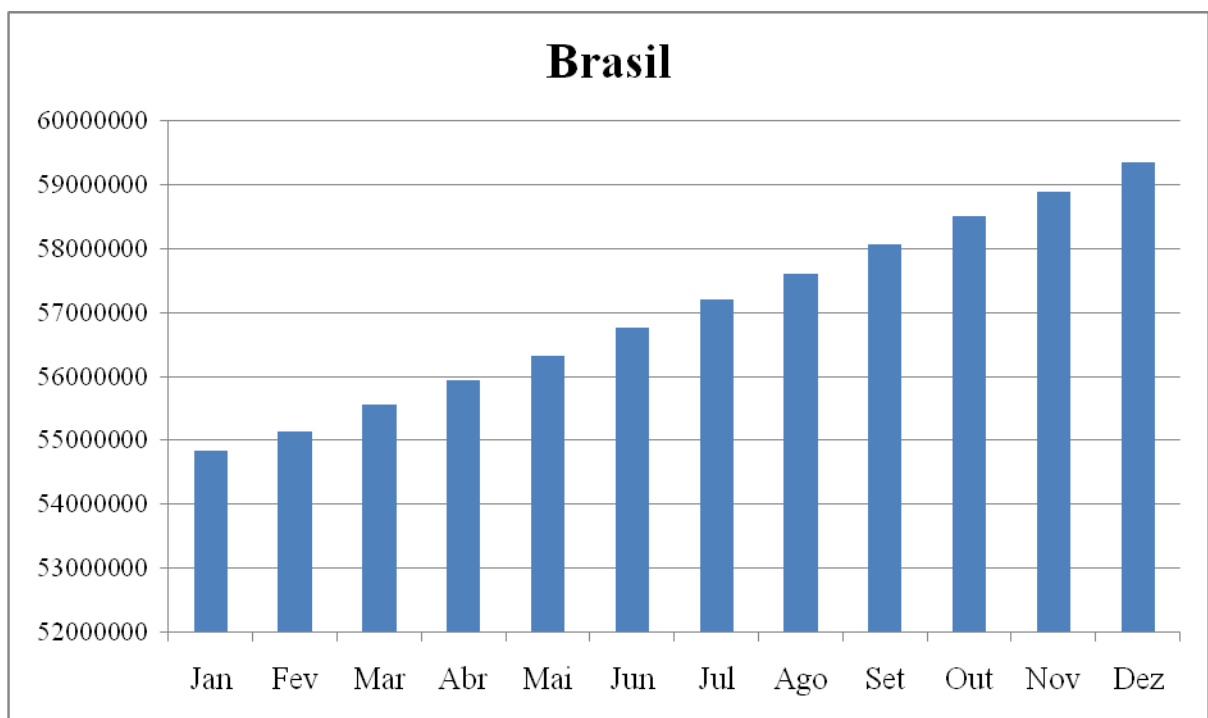


Figura 1 - Crescimento da frota brasileira de veículos no ano de 2009

Fonte: Adaptado de DENATRAN, 2009.

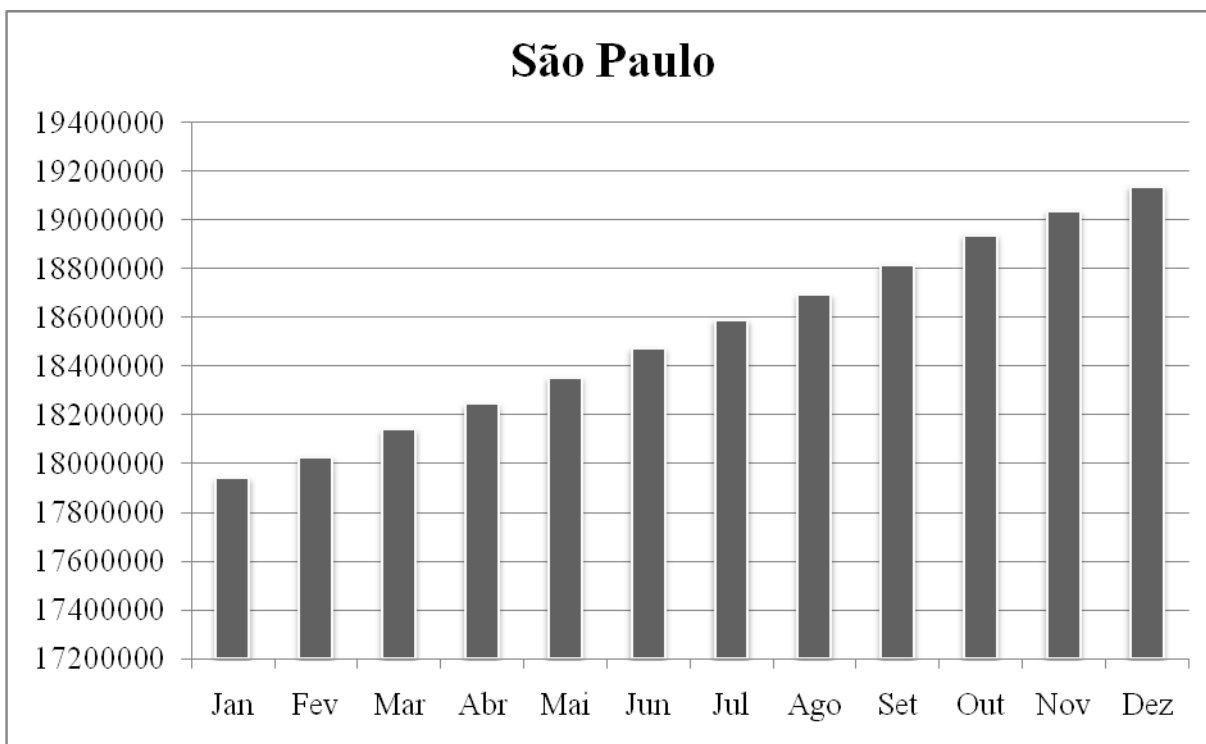


Figura 2 - Desenvolvimento da frota de veículos no estado de São Paulo no ano de 2009

Fonte: Adaptado de DENATRAN, 2009.

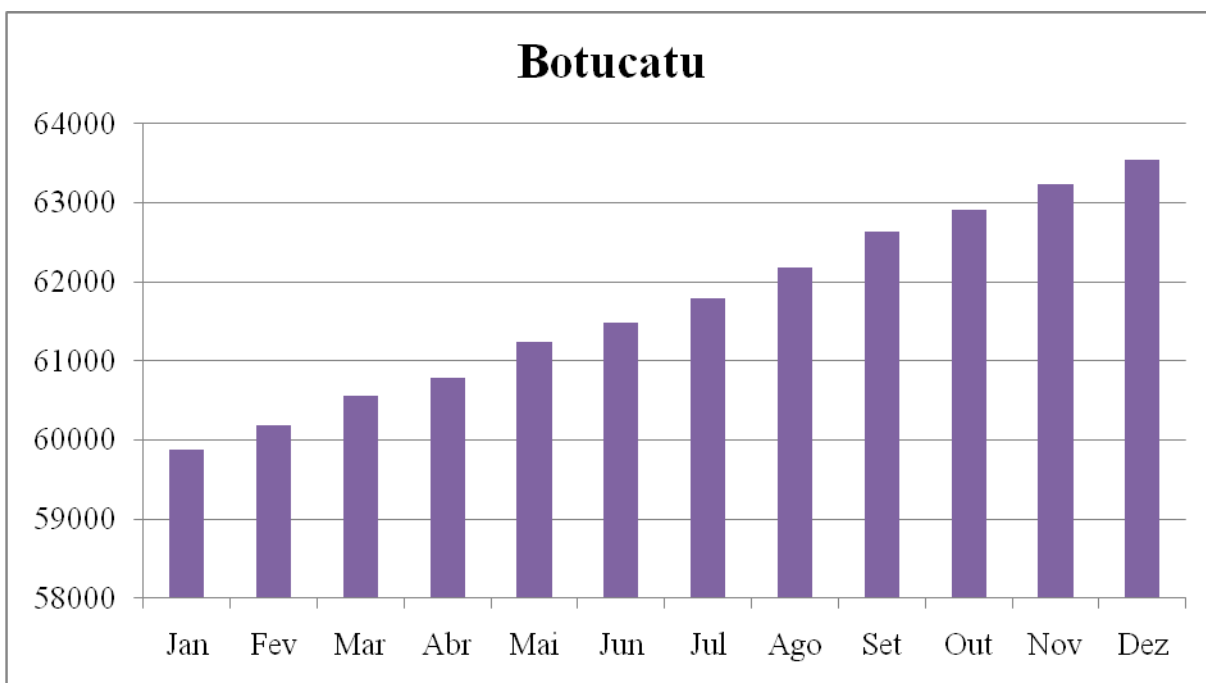


Figura 3 - Crescimento da frota de veículos em Botucatu no ano de 2009

Fonte: Adaptado de DENATRAN, 2009.

Botucatu comporta uma frota de mais de 63.000 veículos (DENATRAN, 2009), em sua maioria, automóveis e motocicletas. A Tabela 1, ilustrada pela Figura 4, mostra a distribuição desses veículos.

Tabela 1 – Distribuição da frota no município de Botucatu.

<u>Descrição</u>	<u>Valor</u>
Automóvel	41.523
Caminhão	1.409
Caminhão Trator	154
Caminhonete	4.067
Camioneta	1.847
Chassi Plataforma	11
Ciclomotor	140
Microônibus	214
Motocicleta	10.693
Motoneta	1.539
Ônibus	386
Reboque	1.175
Semi reboque	214
Side car	5
Outros	1
Trator Rodas	26
Triciclo	3
Utilitário	141
TOTAL	63.548

Fonte: Adaptado de DENATRAN, 2009

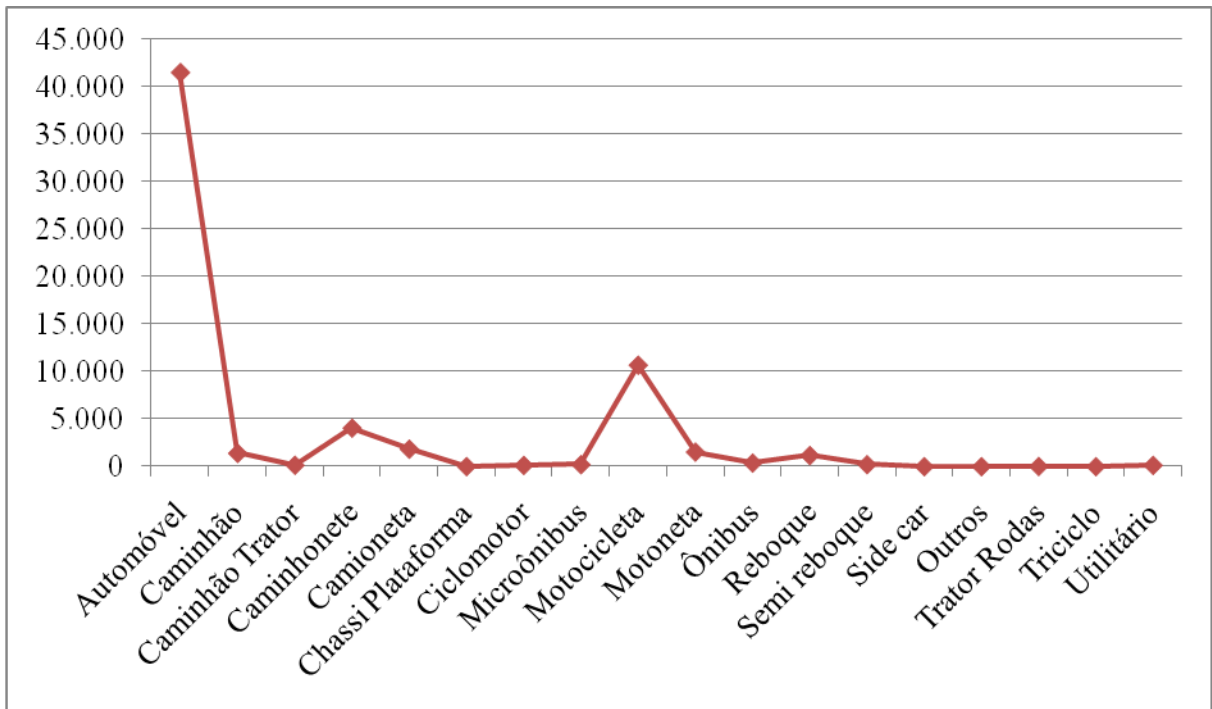


Figura 4 - Resumo da distribuição de veículos no município de Botucatu

Fonte: Adaptado de DENATRAN, 2009.

Segundo o censo do IBGE de 2007, a população de Botucatu era de 120.800 pessoas, o que nos indica que para cada 1,9 habitante de Botucatu corresponde a um veículo do município.

2.2 A importância do transporte urbano

O número de deslocamentos realizados por pessoas ou cargas nas cidades é considerável, já que todos precisam se locomover para realizar determinadas tarefas, seja por motivo de lazer, trabalho, estudo, saúde, entre outros.

Quando a movimentação realizada é de produtos define-se como transporte de cargas e a movimentação de pessoas é definida como transporte de passageiros (FERRAZ; TORRES, 2004). Essas movimentações são denominadas transporte urbano e representam fator de grande importância para determinação da qualidade de vida de uma cidade.

Segundo Vasconcellos (2001, p.12) “[...] as políticas de transporte urbano constituem um instrumento muito importante para apoiar o gerenciamento do crescimento urbano e a melhor distribuição da riqueza [...]”.

Ferraz e Torres defendem que “[...] o transporte urbano é tão importante para a qualidade de vida da população quantos os serviços de abastecimento de água, coleta de

esgoto, fornecimento de energia elétrica, iluminação pública, etc.” (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 1)

2.3 Sistema viário e sistema de trânsito

Segundo Ferraz (1999, p. 10) sistema viário é “o conjunto de vias e obras de arte (viadutos, pontes, túneis, trevos, rotatórias, etc.) destinadas ao fluxo de veículos e/ou pedestres”.

O CTB (2008, p. 57) define como trânsito a “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”, e como via a “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central” (CTB, 2008, p. 57).

Há um trinômio básico em relação ao trânsito, composto por educação, engenharia e esforço legal. A educação, prevista no Capítulo VI, Art. 74 do CTB (2008), é garantida como um direito à população; a engenharia, também prevista pelo CTB em seu Capítulo VIII (2008), é voltada para a racionalização do fluxo e uso de veículos (LEONARDO, 1995) e trata do planejamento do tráfego e do projeto e operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes (ABNT, 1978); e o esforço legal compreende a fiscalização e punição dos infratores pelas autoridades competentes. Essas três ações são a base para um trânsito racional e seguro para todos os usuários do sistema.

Problemas encontrados no sistema de trânsito demonstram deficiências em pelo menos uma das três ações citadas, podem ser falhas ou até mesmo a inexistência de uma dessas três medidas, causando assim infrações à legislação, acidentes, prejuízos financeiros, tanto diretos como indiretos e até mortes.

As infrações, punições e órgãos competentes para a execução das mesmas estão dispostos no CTB (2008) e fornecem diretrizes para um tráfego mais seguro e humano.

Analisando a infração cometida pelo proprietário do veículo, quando este deixa de efetuar o registro do veículo no prazo de trinta dias a contar da data do recibo de venda, conforme previsto pelo Art. 123, inciso I, parágrafo 1º, do CTB (2008), nota-se que a população desconhece a multa de averbação, que é a penalidade para a infração citada, ou não acredita na punição gerada pelo cometimento desta infração. A educação para o trânsito pode proporcionar uma diminuição desses dois problemas.

2.3.1 Educação

No capítulo VI do CTB (2008), é garantida como um direito à população a educação para o trânsito. Em seu Art. 74 (CTB, 2008, p.28) temos que “a educação para o trânsito é um direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

A Resolução 166/04 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN especifica que “A educação para o trânsito deve ser promovida desde a pré - escola ao ensino superior, por meio de planejamento e ações integradas entre os diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e do Sistema Nacional de Educação” (RESOLUÇÃO 166 de 15.09.2004 do CONTRAN citado por CTB, 2008, p. 313), assim podemos perceber que a União e seus órgãos responsáveis pela educação estão cumprindo seu dever quanto à educação, mas não há nenhuma fiscalização ou algo do gênero para comprovar a existência dessa educação nas instituições de ensino, ficando a população desprovida de educação para o trânsito.

Carneiro (1998, p. 18) descreve o papel da educação para o trânsito na sociedade atual como sendo “[...] encarregada de proporcionar ao operador, motoristas, pedestres, policiais, juízes, o conhecimento necessário às regras de bom viver [...]”, já Ferraz (1999, p. 8) defende que a educação “visa conscientizar as pessoas da importância do respeito às leis e à sinalização de trânsito, bem como prepará-las para que possam conduzir veículos ou se locomover a pé com eficiência e segurança”

No Manual de formação de condutores veicular (2008) é ressaltada a importância da educação para o trânsito afirmando que “é de grande importância o condutor conhecer as leis de trânsito e as regras de circulação e conduta para dirigir corretamente de acordo com o que determina a legislação” (MANUAL..., 2008, p. 9). Para tanto, é necessário que ocorra a educação para o trânsito, assim, condutores e outros usuários do sistema de trânsito terão noção de seus direitos e deveres em relação ao tráfego.

Há várias resoluções feitas pelo CONTRAN, objetivando a padronização e auxílio as entidades responsáveis pela educação nas escolas. Um exemplo é a Resolução 420 de 31.07.1969, referente à campanha nacional educativa de trânsito. (citado por CTB, 2008).

Segundo Leonardo (1995), a educação para o trânsito levará de 15 a 20 anos para ser implementada compulsoriamente com o Novo Código de Trânsito. Isso nos indica que apesar das falhas encontradas no sistema de educação para a população, haverá dentro de alguns anos a eficiência do sistema obtendo assim uma educação que atinja os resultados previstos.

Atualmente percebemos ao trafegar pelas cidades e estradas a carência da população quanto à educação, pois muitos desconhecem as normas e até mesmo o bom senso para trafegar com segurança. Grande parte dos motoristas, apesar de habilitados, demonstra pouco conhecimento das normas de circulação e conduta estabelecidas pelo CTB (2008), já que a educação para o trânsito só acontece no momento em que começa o processo de habilitação do condutor, onde há o Curso de Formação de Condutores – CFC, obrigatório para a obtenção primeiramente da Permissão Para Dirigir – PPD e depois da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

Por outro lado, o Poder Público consegue atuar em problemas que ocorrem no sistema viário da cidade, mas fora a ineficiência da educação de trânsito e da formação de condutores praticada no país, pouco se conhece a respeito das causas que levam os condutores a cometer infrações.

2.3.2 Engenharia

O CTB em seu capítulo VIII (2008, p. 29) prevê a Engenharia de Tráfego que, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (1978), “é a parte da engenharia que trata do planejamento do tráfego e do projeto e operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes, assim como do seu uso para fins de transporte, sob o ponto de vista de segurança, conveniência e economia”.

Carneiro (1998, p. 18, grifo do autor) descreve a engenharia como sendo “responsável pelo *projeto*, das vias e dos veículos, a sua *construção* e a sua *manutenção*, aí se incluindo a sinalização, horizontal e vertical”.

Nas cidades, a responsável pela engenharia de tráfego é a prefeitura, tendo como atribuição a organização do tráfego, sinalização horizontal vertical e semafórica das vias, permissões para execução de serviços que envolvam a via, como manutenção na rede de esgoto, permissões para execução de festividades que envolvam a via ou o fluxo de veículos e pessoas, entre outros.

Segundo Vasconcellos (2000, p. 17) [...] as condições das vias tem grande impacto nas condições do transporte e do trânsito [...], caracterizando assim a importância da engenharia de tráfego para “[...] organizar o trânsito de veículos e de pedestres e de minimizar os efeitos negativos do uso massivo do carro [...]” (FERRAZ, 1999, p. 9).

O objetivo da engenharia de tráfego, segundo Ferraz (1999) “é fazer com que o trânsito de veículo e pessoas seja realizado com o máximo de eficiência e segurança”

2.3.3 Fiscalização

Segundo Leonardo (1995) a fiscalização objetiva reduzir os acidentes de trânsito calculados em 50000 mortes/ ano. A competência da fiscalização, aplicação das medidas administrativas, penalidades cabíveis e arrecadação das multas aplicadas, são das autoridades federais, estaduais e municipais, que atuam através de agentes credenciados. Essas competências estão descritas na Resolução nº 66/98 do CONTRAN, com as alterações das Resoluções nº 121/01 e 202/06 (CTB, 2008). Dois exemplos de agentes credenciados são a polícia militar, a polícia rodoviária.

Segundo o Manual de formação de condutores veicular (2008, p. 8):

A Polícia Rodoviária Federal tem a responsabilidade de fiscalizar o cumprimento das normas de trânsito e pelo patrulhamento ostensivo nas rodovias federais.
A Polícia Militar dos Estados e do Distrito Federal tem a responsabilidade de fiscalizar o trânsito, como agente do órgão ou entidade executivo ou executivo rodoviário, junto com os demais agentes credenciados.

O policiamento ostensivo de trânsito, segundo o CTB (2008, p. 56) é “função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes”.

Barchet classifica a polícia em três tipos: Polícia Administrativa, Polícia Judiciária e Polícia de Manutenção da Ordem Pública (2008). Neste projeto abordaremos a Polícia de Manutenção da Ordem Pública que “efetua o **patrulhamento ostensivo das vias públicas e dos demais locais de acesso público [...]**” (BARCHET, 2008, p. 2005, grifo do autor) e também

[...] age predominantemente de modo **preventivo**, tentando, por meio do patrulhamento das vias públicas e dos demais locais de utilização coletiva, **evitar** a ocorrência de ilícitos penais ou de outras infrações atentatórias ao interesse público (eventualmente, também incide de forma repressiva, quando o ilícito já ocorreu) [...]” (BARCHET, 2008, p. 206, grifo do autor).

O Art. 20 do CTB descreve a competência da Polícia Rodoviária Federal nos incisos de I à XI e, descreve a competência da Polícia Militar dos Estados e do Distrito Federal no Art. 23, incisos I à VII (os incisos I, II, IV, V, VI e VII estão vetados). O inciso III tem o seguinte teor “executar a fiscalização de trânsito conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com

os demais agentes credenciados”. Assim temos que a polícia militar do estado atua como órgão fiscalizador nos municípios devido convênio firmado com a prefeitura do mesmo.

Segundo Rizzardo (2008, p. 102) “[...] na prática, a Polícia Militar é quem realmente fiscaliza e exige o cumprimento das leis e normas de trânsito, já que raramente há outros órgãos apropriados para o desempenho de tal atividade. [...]”.

Conforme Marinela (2006), o fundamento para o exercício do poder de polícia é o princípio da predominância do interesse público sobre o particular, o que autoriza a sua atuação indistintamente sobre todos os cidadãos.

Para autuação do condutor que esteja dirigindo veículo sob efeito de álcool ou entorpecente, tem que haver o teste do etilômetro, realizado através de bafômetro, onde o condutor não é obrigado a realizá-lo. Pode ser feito também o laudo médico, realizado por médico legista, geralmente na delegacia de polícia, ou a constatação de embriaguez pode ser também através do Auto de Constatação de Influência de Álcool ou Substância Entorpecente – ACASE, realizado “acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentadas pelo condutor” (CTB, 2008, p. 50). Para legitimar então a conduta dos Agentes de Trânsito, o DETRAN editou a Portaria nº 752/07, onde consta em seu art. 2º, que o ACASE valerá como prova admitida em direito, quando o condutor se recusar a realizar os exames dispostos na legislação.

2.4 Segurança no trânsito

A segurança no trânsito é caracterizada como um direito de todo cidadão no Art. 1º parágrafo 2º do CTB (2008, p. 19) “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito [...]”.

Segundo Rizzardo (2008, p. 5, grifo do autor), “Centraliza-se o Código na garantia de que o *trânsito seguro* passa a ser um direito a cidadania, cabendo a todos a colaboração e mesmo a responsabilidade pela sua prática e implantação no território nacional”.

A segurança viária também tem destaque na resolução 166/04 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN onde são aprovadas as diretrizes da Política Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2004).

Os índices de acidentes trânsito no Brasil passam de 33.000 mortes/ ano e mais de 400.000 pessoas ficam feridas ou invalidas a cada ano, representando assim uma das principais causas de morte prematura da população no país (CONTRAN, 2004).

Dados do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, mostram que no estado de São Paulo ocorreram 7.404 acidentes com vítimas fatais em 2008, perdendo somente para o estado de Goiás, com 11.812 acidentes com vítimas fatais. Dos acidentes contabilizados em São Paulo, 6.115 foram com pessoas do sexo masculino, 2.165 foram na faixa etária de 30 a 59 anos e 1.521 desses acidentes ocorreram com pedestres. Os acidentes com vítimas não fatais somaram no mesmo ano 139.389, sendo mais de 99.000 com pessoas do sexo masculino e mais de 40.000 acidentes com motociclistas (DENATRAN, 2008).

Os pedestres são as maiores vítimas do trânsito. Nas capitais brasileiras, em média, 60% das mortes no trânsito são pedestres e para cada 10 feridos graves 8 são pedestres (RUAVIVA, 2002).

Acompanhando o crescimento urbano, o fenômeno trânsito passou a ser visto como elemento de preocupação na gestão urbana, principalmente no que se refere à melhoria da qualidade de vida nas cidades. O trânsito é responsável pela ocorrência de 300 mil acidentes por ano, que deixam a expressiva marca de 30 mil mortos e outros 350 mil feridos, representando custo anual de cerca de R\$ 10 bilhões (RUAVIVA, 2002).

2.5 Infração de trânsito

Em seu Art. 161, o CTB (2008, p.36) define que “Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da Legislação Complementar ou das Resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo [...]”. A infração de trânsito é o que gera a punição, que na maioria dos casos é a multa.

As multas são classificadas em leve, média, grave e gravíssima, e correspondem respectivamente a 3, 4, 5 e 7 pontos ao infrator, pontos estes que ficam anotados no prontuário do mesmo. Pelo CTB, os condutores podem ter no máximo 20 pontos em seu prontuário, sendo que quando esse limite é atingido ou superado é gerada uma portaria pelo DETRAN, quando se aplica a suspensão do direito de dirigir, ou o mesmo que dizer, a suspensão da CNH. A suspensão gerada varia de um mês a dois anos dependendo das infrações cometidas pelo infrator ou se for reincidência.

Com a portaria publicada no Diário Oficial do Estado – DOE, o infrator é obrigado a fazer um curso de reciclagem antes de efetuar a renovação da CNH, conforme o Art. 268, inciso II do CTB (2008).

Quando uma pessoa que não é a infratora recebe os pontos na CNH pode recorrer através de requerimento anexo a documentos comprobatórios, assim não recebe pontos por infrações que não foi responsável e o real infrator é punido.

Segundo o Art. 256 do CTB (2008, p. 47), as penalidades por infrações cometidas são “[...] advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da carteira nacional de habilitação (CNH), cassação da permissão para dirigir (PPD) e frequência obrigatória em curso de reciclagem”.

Penalidades são aplicadas nos casos onde ocorra infração a legislação. Cada infração tem sua penalidade, valor da multa e fator multiplicador da infração descrita no artigo corresponde à mesma no CTB.

As medidas administrativas são aplicadas sozinhas ou junto às penalidades citadas dependendo da infração cometida. A penalidade de multa pode ser substituída pela advertência por escrito se a autoridade competente julgar que essa medida é mais educativa ao autuado.

2.6 Juntas administrativas de recursos de infrações - JARI

Todos os usuários do sistema de trânsito têm direito a defesa quando são autuados ou multados por alguma infração. “Aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes” (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 2007, p. 10).

Conforme Rios (2002, p. 579) “as multas são as penalidades mais comumente aplicadas aos proprietários ou condutores de veículos” e segundo Pinheiro e Dorival (1982, citado por SILVA; SOPHI, 2001, p. 19) o auto de infração “é um documento escrito, numerado em série, revestido de formalidades, pelo menos com três vias, sendo uma delas obrigatoriamente destinada a quem se impune a infração”, sendo esta última afirmação correta somente quando o autuado assina o auto de infração reconhecendo que recebeu sua via e não constituindo admissão de culpa pela infração.

O órgão responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra as autuações ou infrações é a Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI, prevista no Art. 16 do CTB (2008, p. 21) “Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.”

O recurso interposto a JARI deve conter os dados do veículo e do auto de infração de trânsito (AIT), deve também relatar os fatos, expor argumentos e alegação de defesa. A JARI julgará cada caso em até 30 dias contados a partir da data de protocolo junto à autoridade competente e, poderá cancelar a multa deferindo o pedido ou pode indeferi-lo se o exposto pelo infrator não justificar o cancelamento.

A competência das JARI é descrita no Art. 17 do CTB (2008), e inclui julgar os recursos dos infratores, solicitar informações complementares aos órgãos fiscalizadores e encaminhar informações sobre problemas em autuações que ocorram com frequência.

Segundo Rizzardo (2008) as juntas administrativas de recurso de infrações – JARI – constituem os órgãos recursais que atuam diretamente perante os órgãos ou departamentos executivos de trânsito.

A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET (2010) define que defesa da autuação é o ato que o recorrente tem para se defender da autuação, antes que seja transformada em penalidade e, recurso é o ato para se defender da multa aplicada.

Existem três instâncias para se recorrer da penalidade de multa, sendo necessário o pagamento da multa somente quando for entrar com o recurso em segunda instância, quando este é indeferido em primeira instância. Neste trabalho são estudados somente os recursos interpostos em primeira instância das multas na jurisdição da 6ª CIRETRAN de Botucatu, recursos esses julgados pelo delegado de trânsito.

3 MATERIAL E MÉTODOS

3.1 Material

Para a elaboração do projeto foi utilizado:

- 01 computador com 4 GB de RAM; 320 GB de Hard Disk;
- 01 pendrive com 2 GB de capacidade de armazenamento;
- 01 impressora;
- Papel ;
- Autos de infrações de trânsito e recursos de multas referentes aos meses de novembro e dezembro de 2009 e janeiro e fevereiro de 2010;
- Câmera fotográfica.

3.2 Métodos

A pesquisa analítica foi feita envolvendo revisão bibliográfica e documental. As entrevistas realizadas com o delegado de polícia diretor da 6ª CIRETRAN de Botucatu, com a delegada adjunta também da CIRETRAN e com o Presidente da JARI da mesma instituição, confirmaram o ponto de vista das autoridades com relação as infrações de trânsito ocorridas na cidade de Botucatu e os recursos interpostos contra as penalidades, tanto de multas como da pontuação atribuída ao infrator, e como são julgados os recursos. O banco de dados feito com os autos de infração e com os recursos das mesmas teve o propósito de mostrar o ponto

de vista dos autuados diante das infrações cometidas ou não, visto que algumas autuações são equívocas das autoridades competentes.

As fotografias utilizadas neste trabalho são para ilustrar os locais com maior ocorrência de infrações de trânsito de acordo com os meses de novembro e dezembro de 2009 e janeiro e fevereiro de 2010.

A disposição dos dados em classes visou maior agilidade na seleção dos mesmos para a composição de tabelas a fim de expor melhor os resultados da coleta realizada.

3.3 Estudo de caso

O estudo de caso foi realizado na JARI da Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN de Botucatu, a 6ª do estado de São Paulo.

Situada à rua Prof. Wagner, número 211, no Bairro Alto, atualmente com quatro funcionários para o atendimento referente à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), um funcionário para arquivo de processos de transferência de propriedade de veículo, de habilitação e renovação de CNH, três funcionários responsáveis pelo protocolo de documentos, dois funcionários para conferência de processos de transferência de propriedade de veículo, dois funcionários responsáveis pela emissão dos documentos de Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e Certificado de Registro de Veículo (CRV), dois funcionários responsáveis pela suspensão de CNH quando está atinge o limite de 20 pontos, pelo encaminhamento ao curso de reciclagem, obrigatório em caso de suspensão da CNH e pelo cadastro das multas de competência do Estado, dois funcionários com atribuições de bloqueios e desbloqueios diversos, bloqueios e desbloqueios judiciais, comunicação de venda de veículo, pesquisas de veículos, entre outras, um delegado titular diretor da CIRETRAN e uma delegada adjunta para auxiliar o titular. Num total de dezoito funcionários próprios e outros dois terceirizados responsáveis pela coleta de dados no pré-cadastro para o processo de habilitação e renovação da CNH.

A 6ª CIRETRAN de Botucatu funciona de segunda a sexta feira, das 8 horas às 12 horas e das 14 horas às 18 horas e está ilustrada na Figura 5.



Figura 5 - 6ª CIRETRAN de Botucatu. Parte frontal.

A composição da JARI obedece ao estabelecido pela Resolução 233/07 do CONTRAN, onde é encontrado que a JARI deve ser composta de no mínimo três integrantes, sendo um deles com conhecimento na área de trânsito e mínimo de ensino médio de escolaridade, um segundo membro que seja representante servidor do órgão que impôs a penalidade e um terceiro membro que seja representante de entidade representativa da sociedade ligado à área de trânsito, podendo este terceiro membro ser substituído por um servidor público habilitado integrante de órgão ou entidade distintos do que impôs a penalidade. O integrante da JARI é vedado de compor o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou o Conselho e Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE (CONTRAN, 2007).

Os recursos contra a autuação ou mesmo contra a pontuação podem ser protocolados em qualquer órgão de trânsito, mesmo não sendo o responsável pela autuação e este se encarregará de enviar o recurso ao órgão competente dentro do prazo de 30 dias. Para exemplificar essa situação imagine que uma pessoa autuada pelo estado protocole recurso junto a JARI municipal, essa JARI se encarregará de enviar o recurso protocolado a JARI da CIRETRAN responsável pela autuação.

Quando uma pessoa é autuada, dentro de 30 dias ela receberá a notificação de autuação. Depois de recebida a notificação o autuado tem 30 dias para interpor a defesa prévia, que é quando há erro formal no AIT. Depois de 30 dias do recebimento da notificação, se o autuado não protocolou a defesa prévia ou a mesma foi indeferida, o autuado recebe a autuação já com o código de barras para pagamento e o abatimento de 20% do valor da multa, conforme prevê a legislação. Se o autuado não efetuar o pagamento até o vencimento, perde-se o desconto concebido, voltando a ter seu valor integral para pagamento.

O recurso, depois de protocolado, tem 30 dias para receber julgamento, caso contrário, a legislação prevê o cancelamento automático do AIT.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Auto de Infração de Trânsito (AIT)

As tabelas apresentadas são resultados da coleta de dados feita para o estudo deste trabalho. Para a elaboração das mesmas foram estudados os meses de novembro e dezembro de 2009 e janeiro e fevereiro de 2010.

A análise dos autos de infração de trânsito de competência da JARI da 6ª CIRETRAN de Botucatu e dos recursos contra as penalidades, levou aos resultados demonstrados nas Tabelas 2, 3, 4, 5, 6 e 7.

A Tabela 2 apresenta os autos de infração de trânsito classificados por espécie de veículo. Nota-se que os maiores infratores são condutores e/ou proprietários de automóveis e motocicletas. Houve uma pequena variação no número de multas nos meses analisados, mas ainda sim o padrão de infrações continua o mesmo.

Tabela 2 - AIT por espécie de veículo

Descrição	nov/09	dez/09	jan/10	fev/10
Automóvel	235	235	226	283
Caminhão	4	4	8	3
Caminhonete	12	15	12	13
Camioneta	11	10	2	21
Microônibus	3	0	1	0
Motocicleta	130	113	99	153
Motoneta	6	3	7	6
Semi reboque	1	4	0	1
Utilitário	2	0	1	0
Ônibus	0	4	0	1
Reboque	0	4	0	2
Especial	0	0	0	1
Misto	0	0	0	2
TOTAL	404	392	356	486

A Figura 6 ilustra os resultados da Tabela 2 apresentando os maiores autuados e o total de autuações no período.

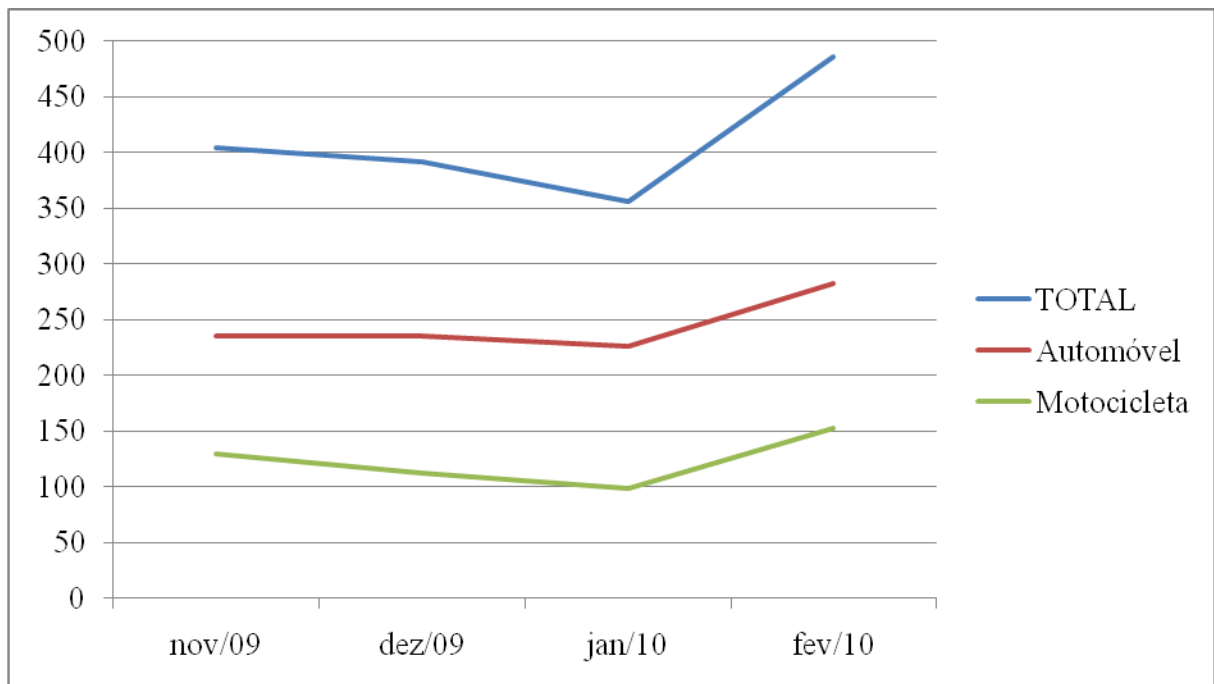


Figura 6 - Principais autuados – por espécie de veículo

A Tabela 3 mostra a quantidade de infrações cometidas no período estudado, sendo apresentadas as cinco infrações mais cometidas.

Tabela 3 - Quantidade de autuações por infração

Infração	nov/09	dez/09	jan/10	fev/10
Deixar de efetuar registro do veículo no prazo de 30 dias	217	235	160	154
Conduzir veículo que não esteja registrado ou licenciado	46	32	46	59
Conduzir veículo sem documentos de porte obrigatório	25	29	19	46
Dirigir veículo sem possuir CNH ou Permissão	21	13	22	43
Dirigir veículo com CNH vencida há mais de 30 dias	15	11	10	19
Outras infrações	80	72	99	165

Nota-se que as infrações mais cometidas estão relacionadas com a documentação, do veículo ou do condutor, o que depende da condição financeira das pessoas relacionadas com a infração cometida, pois o estado tem taxas pré determinadas para todos os documentos que possam estar envolvidos no processo de habilitação e na posse do veículo.

A Figura 7 demonstra os resultados da Tabela 3. É possível perceber que apesar de haver mais 48 infrações cometidas no período estudado, a infração por não registrar veículo no prazo de trinta dias é a que mais se destaca no histograma, sendo somente no mês de fevereiro de 2010 que outras infrações ultrapassaram o número de autuações dessa infração.

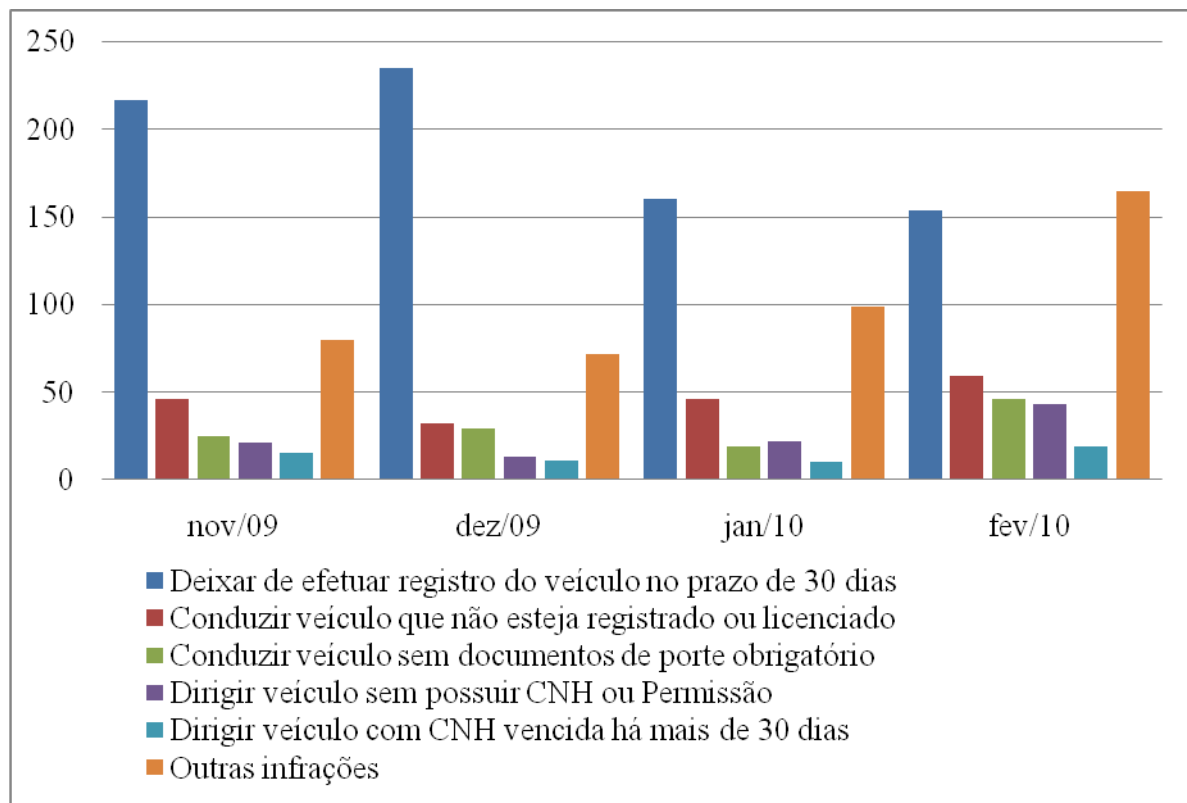


Figura 7 – Quantidade de autuações por infração.

As autuações classificadas como outras envolvem infrações como: dirigir veículo com CNH ou PPD cassada ou suspensa, dirigir sob efeito de álcool ou substância entorpecente, deixar o condutor ou passageiro de usar cinto de segurança, utilizar-se do veículo para demonstrar manobra perigosa, desobedecer ordem emanada da autoridade de trânsito ou de seus agentes, avançar sinal vermelho ou de parada obrigatória, transpor sem autorização bloqueio policial, perturbação do sossego público, usar indevidamente som em desacordo, conduzir veículo com placas sem legibilidade ou visibilidade, conduzir veículo com cor ou característica alterada, conduzir veículo sem equipamento obrigatório ou este estando ineficiente ou inoperante, conduzir veículo com descarga livre ou silenciador de motor ineficiente ou inoperante, conduzir veículo com aparelho de DVD ligado durante o deslocamento, conduzir veículo com sistema de iluminação alterado, conduzir veículo com vidros cobertos por películas, conduzir veículo em mau estado de conservação e segurança, conduzir motocicleta/ motoneta/ ciclomotor sem usar capacete, com viseira aberta ou sem óculos de proteção, conduzir motocicleta fazendo malabarismo equilibrando-se apenas em uma roda, dirigir veículo utilizando fones de ouvido ou telefone celular, entregar direção do veículo a pessoa não habilitada, deixar o condutor envolvido em acidente com vítima de prestar ou providenciar socorro a vítima, podendo fazê-lo, estacionar veículo em desacordo com as condições regulamentadas, estacionar veículo afastado da guia da calçada a mais de um metro, conduzir veículo com lacre violado, conduzir veículo sem qualquer uma das placas de identificação, dirigir veículo usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais, transportar criança sem observar as normas de segurança, conduzir veículo sem a devida atenção ao trânsito, participar em via pública de competição esportiva sem permissão da autoridade com circunscrição sob a via, estacionar veículo sob passeio ou faixa destinada a pedestre, transitar com o veículo com lotação excedente, conduzir veículo sem adaptação para deficiente físico, disputar corrida por espírito de emulação, deixar condutor de preservar o local de acidente, estacionar frente a guia rebaixada, transitar pela contramão em via de mão única e deixar de dar passagem a veículo de polícia.

As infrações mais cometidas na cidade de Botucatu, analisando somente pela ótica da CIRETRAN, demonstram problemas com a educação, pois elas são de responsabilidade do condutor/ proprietário, estando a fiscalização sendo realizada por parte das autoridades competentes e, a engenharia, nestes cinco casos não sendo relevante para o cometimento ou não da infração.

A infração com maior número de ocorrências é a multa por não registrar o veículo no prazo de 30 dias, conhecida também por multa de averbação. Podemos dizer que a fiscalização que ocorre para detectar essa infração abrange quase que totalmente o sistema em Botucatu, visto que qualquer pessoa que protocolar o processo de transferência na CIRETRAN de Botucatu fora do prazo receberá a multa de averbação quando o processo chegar à fase de conferência dos documentos, onde é constatada a infração e o proprietário autuado pela mesma.

A fiscalização dessa infração só não é em 100% dos casos visto que para ser detectada há a necessidade do processo de transferência ser protocolado na CIRETRAN, assim pessoas que nunca vierem a transferir o veículo não serão autuadas.

A Tabela 4 apresenta a relação entre quantidade de autuações e quantidade de recursos interpostos no período estudado. Os dados estão dispostos em recursos deferidos, onde o requerente teve seu pedido atendido e, recursos indeferidos, que não apresentaram argumentos suficientes ou legítimos para o cancelamento do AIT.

Tabela 4 - Relação de autuações e recursos

Meses	Quantidade de autuações	Quantidade de recursos	Recursos	
			Deferidos	Indeferidos
nov/09	404	8	25%	75%
dez/09	392	10	20%	80%
jan/10	356	7	43%	57%
fev/10	486	24	46%	54%
Total	1638	49	37%	63%

A Tabela 4 mostra que apenas uma parcela muito pequena da população utiliza o direito de interpor recurso para tentar o cancelamento do AIT. No entanto, não foi possível identificar o por que disso ocorrer por não ser o escopo deste trabalho. Para podermos identificar o que leva o cidadão a não utilizar um recurso que lhe é de direito precisaríamos entrevistar uma amostra significativa das pessoas autuadas.

Ainda de acordo com a Tabela 4, dos 49 recursos interpostos no período, somente 37% recebeu o deferimento, os outros 63% foram indeferidos.

A Tabela 5 apresenta as cinco infrações que tiveram mais recursos interpostos. Verifica-se que a infração com mais recursos interpostos é a de não registrar o veículo em 30 dias que é a infração mais cometida no município de Botucatu.

Tabela 5 - Quantidade de recursos por infração

Infração	Deferidos	Indeferidos	Qntd
Deixar de efetuar registro do veículo no prazo de 30 dias	8,16%	22,45%	30,61%
Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor sem capacete ou óculos de proteção de acordo com especificações aprovadas pelo CONTRAN	2,04%	8,16%	10,20%
Dirigir sob influência de álcool ou entorpecente	2,04%	6,13%	8,17%
Deixar condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança	4,08%	4,08%	8,16%
Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório	2,04%	4,08%	6,12%
Outras	18,37%	18,37%	36,74%
Total	36,73%	63,27%	100,00%

A análise do recurso contra a autuação recebida por não registrar veículo no prazo de trinta dias é feita baseando-se simplesmente no fato do autuado estar ou não dentro do prazo, e a menos que seja uma falha do agente de trânsito, que pode autuar um proprietário que esteja dentro do prazo, o recurso será indeferido.

Com a análise dos AIT foi possível verificar também quais são as ruas em Botucatu onde mais ocorrem infrações. A Rua Prof. Wagner, onde fica localizada a CIRETRAN e ocorrem as autuações por não registrar o veículo no prazo de 30 dias é a que mais apresenta infrações, devido à fiscalização intensa.

Na Tabela 6 é possível visualizar os cinco logradouros de Botucatu onde mais ocorreram infrações, que correspondem a mais de um terço das autuações totais. As Figuras 8, 9 e 10 ilustram alguns desses locais.

Tabela 6 - Locais onde mais ocorreram autuações

Logradouro	nov/09	dez/09	jan/10	fev/10	Total	
R. Prof. Wagner	216	234	160	154	764	47%
Av. Dom Lúcio	26	3	11	6	46	3%
Pça. Cel. Moura	7	1	20	16	44	3%
R. Curuzu	1	4	11	18	34	2%
Pça. Bispo Dom Luiz Maria de Santana	7	14	3	1	25	2%
Outros	147	136	151	291	725	44%

Com exceção a Rua Prof. Wagner, as outras quatro ruas com maior índice de infrações são da região central da cidade, o que demonstra que a fiscalização nessa região é mais intensa do que em outras justamente por ter uma movimentação maior.



Figura 8 – Praça Bispo Dom Luiz Maria de Santana.



Figura 9 – Avenida Dom Lúcio.



Figura 10 – Praça Coronel Moura (Paratodos).

4.2 Entrevistas

As entrevistas realizadas com o delegado de polícia diretor da CIRETRAN de Botucatu, com a delegada adjunta do mesmo órgão e com o presidente da JARI responsável pela análise dos recursos interpostos, dirimiram dúvidas referentes a autuações, pontuação e recursos.

4.2.1 Delegado de polícia diretor da 6ª CIRETRAN

Em entrevista com o delegado de polícia diretor da CIRETRAN de Botucatu, foi possível esclarecer algumas dúvidas como, por exemplo, a penalidade de multa se transformar somente em uma advertência para o condutor, fato este que não ocorre em Botucatu, por se tratar de uma medida não obrigatória, dependendo somente da autoridade responsável pela autuação. Se a autoridade responsável pela punição entender que a advertência é mais educativa do que a própria punição com multa, **poderá** transformar a mesma em advertência, conforme art. 268 do CTB.

Outra dúvida sanada com o delegado foi sobre a confiança da população nos policiais militares e rodoviários, baseada na fé pública.

De acordo com a lei, o conteúdo de um AIT preenchido por um agente de trânsito tem valor jurídico, mas pode haver erros por parte do agente, conhecido como erro formal, que pode ser, por exemplo, o não preenchimento correto do AIT ou escrever o dígito da placa do veículo errado, causando assim uma punição para alguém que não cometeu infração a legislação. Em casos assim, a pessoa punida indevidamente poderá entrar com a defesa prévia ou até mesmo interpor recurso à JARI. Comprovado o fato, será anulado o AIT e por consequência a multa. Segundo o delegado de polícia, esse é um caso que não chega a atingir 10% dos recursos contra autuações.

A entrevista com o delegado também abordou a pontuação atribuída ao condutor/proprietário quando este é flagrado cometendo alguma infração de trânsito. Como exposto anteriormente, cada infração tem uma pontuação somada ao prontuário do infrator quando é cometida, pontuação esta considerada severa em alguns casos pelo entrevistado, visto que uma infração grave, como por exemplo, a de não registrar o veículo no prazo de trinta dias, soma cinco pontos no prontuário do condutor/proprietário e este possuindo PPD, terá que realizar todo o processo de habilitação novamente, já que a legislação permite somente quatro pontos na PPD.

O entrevistado acredita que a infração por não transferir o veículo no prazo estipulado não é tão grave para ter uma penalidade tão extrema, já que esta infração não causou risco a nenhum outro usuário do sistema de trânsito como, por exemplo, a infração de conduzir motocicleta ou veículo do gênero sem capacete.

Outra infração que tem sua punição considerada severa pelo entrevistado é a de conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor com a viseira do capacete aberta ou sem óculos de proteção. Esta infração é multiplicada por três e gera uma portaria de suspensão de no mínimo um mês, por considerar que o condutor estava conduzindo sem o capacete.

Quando questionado sobre o alto número de infrações cometidas na cidade, o delegado alega crer que isso ocorre porque os condutores não respeitam a legislação, só a conhecem e a utilizam durante o processo de habilitação e não enquanto conduzem um veículo, e para diminuir essa quantidade de infrações, o entrevistado acredita ser necessário campanhas educativas e bloqueios de orientação.

4.2.2 Delegada de polícia adjunta

A delegada de polícia adjunta da CIRETRAN de Botucatu tem como atribuição o deferimento ou não de recursos referentes à pontuação atribuída a condutores, como no caso de transferência de pontuação ou indicação de condutor infrator. A entrevista realizada visou aprofundamento na questão da penalidade de pontuação e não da multa em si.

Quando questionada sobre a confiança da população nos policiais militares e rodoviários responsáveis pela fiscalização e autuação baseando-se na fé pública a eles atribuída a delegada respondeu que a fé pública tem valor perante a lei, portanto a população pode confiar nos agentes.

Para a questão de concordância ou não da pontuação atribuída a condutores e proprietários quando estes cometem infrações de trânsito, a delegada considera algumas dessas pontuações exageradas, como no exemplo da multa por estar conduzindo motocicleta, motoneta ou ciclomotor com a viseira do capacete aberta, ou até mesmo a pontuação por não registrar veículo no prazo de trinta dias.

Na opinião da entrevistada, há um número grande de infrações no município de Botucatu pela falta de conhecimento da lei e porque a população não crê na fiscalização, o infrator conta com a impunidade.

Quando questionada sobre medidas para a diminuição de infrações no município, a delegada acredita que mais informação, educação e divulgação sanariam o problema atual.

Como última pergunta foi abordado o tema dos recursos, se os autuados deveriam recorrer mais e, segundo a delegada pessoas autuadas deveriam sim recorrer, pois muitas nem sabem que podem recorrer ou onde recorrer. Falta informação a população de como agir após a autuação.

4.2.3 Presidente da JARI

Quando questionado sobre como o recurso contra a autuação é analisado, o presidente da JARI respondeu que primeiramente é analisado se o recorrente é parte legítima, se a documentação apresentada é a necessária para o caso e depois os argumentos apresentados são analisados para a tomada da decisão de deferir ou não o recurso.

O presidente da JARI diz que a população pode confiar nos policiais militares e rodoviários responsáveis pela fiscalização e autuação dos usuários do sistema de trânsito, baseando-se na fé pública conferida aos agentes e, concorda que se o autuado se sentir lesado de alguma forma pela autuação deverá interpor recurso à JARI. Quanto à pontuação atribuída ao infrator, o presidente é de pleno acordo, pois a mesma é prevista no CTB.

Com referência ao número de infrações cometidas no município de Botucatu, o presidente da JARI acredita que o mesmo ocorre devido à falta de preparo dos condutores para enfrentar o trânsito como um conjunto e, como solução para isso foi sugerido uma preparação adequada para a população durante as aulas práticas e no exame de trânsito.

4.3 Recursos

Com a análise dos recursos foi possível verificar que dois dos requisitos para receber o deferimento são a legitimidade e a veracidade do mesmo. Neste ato administrativo deve estar anexa documentação que comprove os fatos argumentados.

Na Tabela 7 temos os dados para análise da infração de dirigir veículo sem possuir CNH ou PPD. Houve somente um recurso interposto contra essa autuação, onde o recorrente requereu o cancelamento da pontuação a ele atribuída.

Tabela 7 - Recurso contra a infração de dirigir sem possuir CNH ou permissão

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Dirigir sem possuir CNH ou permissão	1	Recurso contra a pontuação. Alega não ser habilitado na data dos fatos

A Tabela 8 mostra a alegação do autuado com relação a conduzir veículo com categoria diferente da que é habilitado.

Tabela 8 - Recurso contra a infração de dirigir veículo com CNH ou permissão de categoria diferente da do veículo

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Dirigir veículo com CNH ou permissão de categoria diferente da do veículo	1	O recorrente alega ser habilitado

Na Tabela 9 temos os recursos interpostos contra a autuação de dirigir veículo com CNH ou PPD vencida a mais de 30 dias.

Tabela 9 - Recursos contra a autuação de dirigir veículo com CNH ou permissão vencida a mais de 30 dias

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
2	Dirigir com CNH vencida há mais de 30 dias	1	Alega nunca ter sido abordado com a CNH vencida e que a mesma tem validade até 14/7/2013
		1	Alega nunca ter estado no local e também que a CNH vence somente em 31/3/2010

Já a Tabela 10 apresenta a quantidade de autuações por dirigir veículo estando o condutor sob efeito de álcool ou substância entorpecente. Essa é uma autuação considerada gravíssima e o condutor autuado passa por processo administrativo tendo com punição além da multa de quase mil reais, a suspensão do direito de dirigir por um ano.

Tabela 10 - Recursos contra a autuação de dirigir sob influência de álcool ou entorpecente

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
		2	Alega não estar alcoolizado
4	Dirigir sob influência de álcool ou substância entorpecente	1	Alega não estar conduzindo o veículo e sim parado em frente sua residência
		1	Alega ter ingerido álcool depois de acidente de trânsito, quando já estava em sua residência

A Tabela 11 apresenta o número de autuações por não usar cinto de segurança que tiveram recursos interpostos. Essa autuação é para o condutor independente de ser ele ou passageiro do veículo que está sem o cinto de segurança.

Tabela 11 - Recursos contra a autuação de não usar cinto de segurança

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
		2	Alega inconsistência do AIT
4	Não usar cinto de segurança	1	Alega estar presa na cadeia de Itatinga
		1	O recorrente alega estava trabalhando no horário da infração e o veículo que somente ele o utiliza estava na garagem

Tabela 12 - Recursos contra a autuação de manobra perigosa ou arrancada brusca em via pública

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
		1	Alega inconsistência do AIT
2	Manobra perigosa ou arrancada brusca em via pública	1	Alega que a moto acabara uma descida forte sendo impossível empinar

Tabela 13 - Recursos contra a autuação de não dar passagem a polícia/ ambulância/ salvamento em urgência

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
2	Não dar passagem a polícia/ ambulância/ salvamento em urgência	1	Alega que a rua é muito estreita e com estacionamento dos dois lados. Ficou apenas um quarteirão na frente da viatura
		1	Alega que a viatura não estava com a sirene ligada. Tentou estacionar quando a viatura deu sinal de luz mas não conseguiu, então tentou acelerar mas havia veículos à frente

Tabela 14 - Recurso contra a autuação de desobedecer as ordens da autoridade/ agente de trânsito

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Desobedecer as ordens da autoridade/ agente de trânsito	1	Alega inconsistência do AIT

Tabela 15 - Recurso contra a autuação de transpor bloqueio policial sem autorização

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial	1	Alega inconsistência do AIT

Tabela 16 - Recursos contra a autuação de conduzir veículo sem registro ou licenciamento

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
3	Veículo sem registro/ licenciamento	1	O recorrente alega que o veículo estava licenciado no dia dos fatos
		1	Alega inconsistência do AIT
		1	Alega que o despachante não realizou o licenciamento

Tabela 17 - Recursos contra a autuação de conduzir veículo com placas sem condições de legibilidade

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
2	Veículo com placa sem condições de legibilidade	2	Alega que a placa estava em condições normais de visibilidade

Tabela 18 - Recurso contra a autuação de veículo sem equipamento obrigatório

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Veículo sem equipamento obrigatório	1	Alega inconsistência do AIT

Tabela 19 – Recurso contra a autuação de conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
3	Conduzir veículo sem documentos de porte obrigatório	1	Alega ter sido autuada duas vezes pela mesma infração em dez minutos. Solicita o cancelamento do segundo AIT
		1	Alega que quando foi autuado não estava conduzindo seu veículo, estava parado em frente sua residência
		1	Alega inconsistência do AIT

Tabela 20 - Recursos contra a autuação de não registrar veículo no prazo de 30 dias

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
15	Não registrar veículo no prazo de 30 dias	6	Alega ter dado entrada no prazo
		2	Alega não ter dado entrada dentro do prazo devido a feriados.
		1	Alega demora do banco para enviar os documentos
		1	Alega não ter condições financeiras para efetuar a transferência
		1	Alega não ter conhecimento desse prazo
		1	Alega inconsistência do AIT e falha no procedimento da CIRETRAN
		1	Alega ter comprado o veículo em seu nome para outra pessoa
		1	Alega ter adquirido o veículo com o recibo já preenchido
		1	Alega ter deixado a documentação com o despachante e inconsistência do AIT

Tabela 21 - Recursos contra a autuação de não usar capacete ou vestuário de acordo com as especificações aprovadas pelo CONTRAN

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
5	Não usar capacete/ vestuário de acordo com especific. do CONTRAN	1	Alega inconsistência do AIT
		2	Alega estar parado no semáforo quando abriu a viseira
		1	Alega que o veículo estava na oficina no dia do ocorrido
		1	Alega ter aberto a viseira somente por causa do reflexo causado pelo sol e logo a fechou

Tabela 22 - Recurso contra a autuação de conduzir motocicleta fazendo malabarismo em apenas uma roda

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Conduzir motocicleta fazendo malabarismo em apenas uma roda	1	Alega que a motocicleta estava na oficina

Tabela 23 - Recurso contra a autuação de dirigir com fones de ouvido ou telefone celular

Nº de infrações	Infração	Nº de alegações	Recursos
1	Dirigir com fones nos ouvidos ou telefone celular	1	Alega estar no trabalho e ninguém mais utiliza o veículo

5 CONCLUSÕES

Com as análises realizadas nos AIT foi possível a identificação das infrações mais cometidas e assim pudemos identificar os maiores problemas da população botucatuense com relação ao tráfego, que vão desde a falta de educação para o trânsito, aos tramites financeiros e documentais relacionados a posse do veículo. Já com a análise realizada nos recursos contra as penalidades foi possível identificar que a pessoa autuada faz alegações inconsistentes na tentativa de colocar em dúvida a fé pública do agente de trânsito.

A população carece de educação para o trânsito e até mesmo de educação para o bom viver. É necessário investir mais nessa área, como prevê o próprio CTB, educação desde a pré – escola até o nível superior, pois todos independente de idade e condição social, são usuários do sistema de trânsito, seja como pedestre, que todos o são, ou como condutores, sendo esta última condição reservada aos devidamente habilitados. Foi possível perceber também que somente a educação para o trânsito como esta sendo desenvolvida na cidade não esta sendo suficiente para sanar este problema.

A educação não é somente para instruir a população, mas para fazê-la obedecer e respeitar à legislação, pois a desobediência as leis de trânsito não são geradas pelo desconhecimento, mas sim pelo desrespeito.

Campanhas e bloqueios educativos para toda a população e melhor preparo dos futuros condutores são as sugestões dadas pelas autoridades competentes por essa parte do sistema de trânsito, mas esse sistema funciona com base na educação, engenharia e fiscalização, sendo necessária a atuação nessas três áreas como um conjunto.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 7032: engenharia de tráfego**. Rio de Janeiro, 1978.

BARCHET, G. **Direito Administrativo: teoria e questões**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

BRASIL. **Código de trânsito brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97**. Brasília, DF: DENATRAN, dez. 2008.

_____. Constituição Federal. In: **Vade Mecum**. Colaboração de Antonio Luiz de Toledo Pinto, Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. 4. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2007.

CARNEIRO, J. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**: comentários, doutrina, jurisprudência, tabelas e cálculos, gráficos com as normas gerais de circulação. São Paulo: LTr, 1998.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Dúvidas mais frequentes**. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/internew/faq/asp/faq_multas.asp>. Acesso em: 28 fev. 2010.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução 166, de 15 set. 2004. In: **Código de trânsito brasileiro**. Brasília, DF: DENATRAN, dez. 2008.

_____. **Resolução 233**, de 30 mar. 2007. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_233.pdf>. Acesso em: 15 maio 2010.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito – Brasil RENAEST 2008**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 03 maio 2010.

_____. **Frota 2009**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 03 maio 2010.

_____. **Portaria nº 752**, de 12 mar. 2007. Disponível em: <http://www.detran.sp.gov.br/legis/portaria_2007_752.asp>. Acesso em: 03 maio 2010.

FERRAZ, A. C. P. **Engenharia de tráfego urbano: fundamentos práticos; edição preliminar.** São Carlos: EESC. USP, 1999.

FERRAZ, A. C. P; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** 2. ed. ampl. e atual. São Carlos: RiMa, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagem da população 2007.** Disponível em: <http://ftp.ibge.gov.br/Contagem_da_Populacao_2007/>. Acesso em: 07 jun. 2010.

LEONARDO, F. J. **Vida no trânsito.** São Paulo: Albatroz, 1995.

MANUAL de formação de condutores veicular. Vera Cruz, SP: Gráfica & Editora São José. 2008.

MARINELA, F. **Direito Administrativo.** 2. ed. Salvador: Podivm, 2006.

RIOS, J. **Guia dos seus direitos.** 12. ed. São Paulo: Globo, 2002.

RIZZARDO, A. **Comentários ao código de trânsito brasileiro.** 7. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

RUA VIVA. **Indicadores:** Acidentes. Disponível em: <<http://www.ruaviva.org.br/indicadores/index.html>>. Acesso em: 28 abr. 2010.

SILVA, J. G. da; SOPHI, R. C. **Dos recursos em matéria de trânsito.** 3. ed. Campinas: Millennium, 2001.

VASCONCELLOS, E A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento.** 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.