

DIRETRIZES E BASES DE UM PROGRAMA DE HUMANIZAÇÃO DO TRÂNSITO PARA A CIDADE DE BLUMENAU (SC)

Centro Universitário de Maringá – UNICESUMAR

Pós-Graduação em nível de Especialização em Planejamento e Gestão de Trânsito

Código do Aluno – RA: 1514348-4

MÁRCIA REGINA RIBEIRO PONTES¹

SIDERLY DO CARMO DAHLE DE ALMEIDA²

1 TEMA

Proposta de um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para a cidade de Blumenau.

2 PROBLEMA DE PESQUISA

Quais os impactos da implantação de um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para prevenir acidentes e humanizar a convivência entre as pessoas no município de Blumenau?

3 OBJETIVO GERAL

Propor um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para o município de Blumenau com a finalidade de prevenir acidentes e humanizar a convivência entre as pessoas.

¹ Graduada em Tecnologia da Segurança no Trânsito pela Unisul (SC). Especializanda em Planejamento e Gestão de Trânsito pela Unicesumar.

² Doutora em Educação e Currículo pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mestre em Educação pela PUCPR.

4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Contextualizar o cenário global e local do trânsito no que se refere à acidentalidade, mortos e feridos no país e no município de Blumenau (SC);
- Averiguar a profundidade do discurso de humanização do trânsito enquanto uma das principais alternativas para prevenção da acidentalidade e suas consequências;
- Pesquisar a existência de políticas públicas voltadas para a humanização e prevenção de acidentes de trânsito;
- Apresentar as diretrizes de um plano de humanização do trânsito;
- Sugerir um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para a cidade de Blumenau (SC);
- Verificar a possibilidade de que este Plano de Humanização do Trânsito possa contribuir para políticas públicas voltadas à segurança das pessoas no trânsito na cidade de Blumenau (SC)

5 JUSTIFICATIVA

O cenário da acidentalidade no trânsito de Blumenau (SC) preocupa e apresenta-se como um dos principais desafios para a mobilidade humana e incolumidade das pessoas no trânsito. De 1999 a 2013 foram 1.426 mortos, destes, 267 pedestres, 85 ciclistas, 448 motociclistas e 308 ocupantes de automóveis, a maioria jovens entre 18 e 29 anos, homens e no auge da idade econômica produtiva. As taxas de mortalidade por grupos a cada 100 mil habitantes chegam a ser maiores que a média nacional e do que Joinville, a maior cidade em número de habitantes no estado de Santa Catarina e do que na capital, Florianópolis (BRASIL, 2015).

Embora os dados do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde (MS) sejam mais completos e estejam atualizados somente até 2014, as estatísticas de acidentes, mortos e feridos em via urbana demonstram que a quantidade de ocorrências são crescentes e vitimam todos os atores que compõem o trânsito, com destaque para a quantidade de mortes de motociclistas e

atropelamentos de jovens e idosos. Quanto às causas dos acidentes, a imperícia registra mais de 1.000% de ocorrências em relação à todas as outras causas juntas (excesso de velocidade, embriaguez ao volante, defeito mecânico, dentre outras).

Ainda que o Código de Trânsito Brasileiro especifique cerca de 400 infrações de trânsito a serem fiscalizadas e punidas, o foco na cidade de Blumenau tem sido a fiscalização da velocidade por radares estáticos sob um discurso de educação para o trânsito pela multa, o que não corresponde à realidade, haja vista que os pilares de um trânsito seguro são compostos pelos 3 E's: Fiscalização (*Enforcement*), Educação e Engenharia.

A Escola Pública de Trânsito da cidade passa por dificuldades de pessoal, recursos e capacitação, o que faz com que não consiga atender a demanda sequer aos escolares. A população em geral, a que mais precisa de estímulos para a aprendizagem de comportamentos seguros e defensivos está descoberta e desamparada neste sentido.

Diante de *cases* de sucesso na execução de Programas de Humanização do Trânsito (PHT) em cidades como: Caxias do Sul (RS), Ijuí (RS), Campo Grande (MS) e Jundiaí (SP), associado à mobilização em Blumenau (SC) para as ações do Movimento Internacional Maio Amarelo, composto de ações conjuntas entre sociedade civil organizada e poder público para a prevenção de acidentes, esta pesquisa apresenta uma proposta de um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para Blumenau (SC). Ao mesmo tempo, busca respostas para a possibilidade de seus impactos para a prevenção de acidentes e também como nascedouro para a primeira política pública voltada para a humanização e segurança das pessoas no trânsito.

Sua relevância científica está no fato de servir para referenciar estudos futuros ao passo que sua relevância social está em ser colocada à disposição da sociedade e poder público para ser executada.

6 CENÁRIO DO TRÂNSITO BRASILEIRO

Em termos absolutos, o Brasil é o 4º país do mundo com maior número de mortes em acidentes de trânsito. Os 3 primeiros que lideram esse ranking macabro são a China, Índia e Nigéria. (GOMES, 2014).

Morre mais pessoas em acidentes de trânsito no Brasil do que por câncer, do que por todas as doenças vasculares juntas e, se nada for feito para frear este genocídio sobre rodas, sequer se conseguirá cumprir a meta da Década de Ações para a Segurança Viária (2011-2020), da Organização das Nações Unidas (ONU), que é baixar de 23 para 11 a quantidade de mortos no trânsito brasileiro para cada grupo de 100 mil habitantes.

Fazendo-se uma analogia com a quantidade de mortos no trânsito brasileiro em 2012, que foi de 61 mil habitantes, seriam necessários dois atentados terroristas de 11 de setembro por mês no Brasil para morrer a mesma quantidade de pessoas que morre em acidentes de trânsito. Ou, um avião da *Malaysia Airlines* por dia; 1,5 incêndio da Boate Kiss a cada 1,5 dias ou mesmo 6 tsunamis por ano.

Continuando a analogia, a gripe H1N1 precisa de 527 anos para matar a mesma quantidade de pessoas que morrem em acidentes de trânsito no Brasil em um ano. A dengue precisa de 45 anos, a hepatite precisa de 28 anos e a tuberculose leva 13 anos.

6.1 CENÁRIO DO TRÂNSITO NA CIDADE DE BLUMENAU (SC)

Blumenau (SC) é um município catarinense localizado no Vale do Itajaí, a Nordeste do estado. Colonizada em sua maior parte por alemães e italianos, dista cerca de 130 km da capital, Florianópolis e tem uma população estimada em cerca de 334.002 pessoas. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2014). Possui uma área territorial de 510 km² e tem como limites os municípios de Jaraguá do Sul e Massaranduba (ao norte), Guabiruba e Botuverá (ao sul), Luís Alves e Gaspar (ao leste) e Timbó, Indaial e Pomerode (ao oeste). O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), é um dos mais altos do estado, com 0,806.

A frota da cidade até maio de 2015 era de 241.870 veículos e registra crescimento constante ano a ano, conforme o gráfico 1.

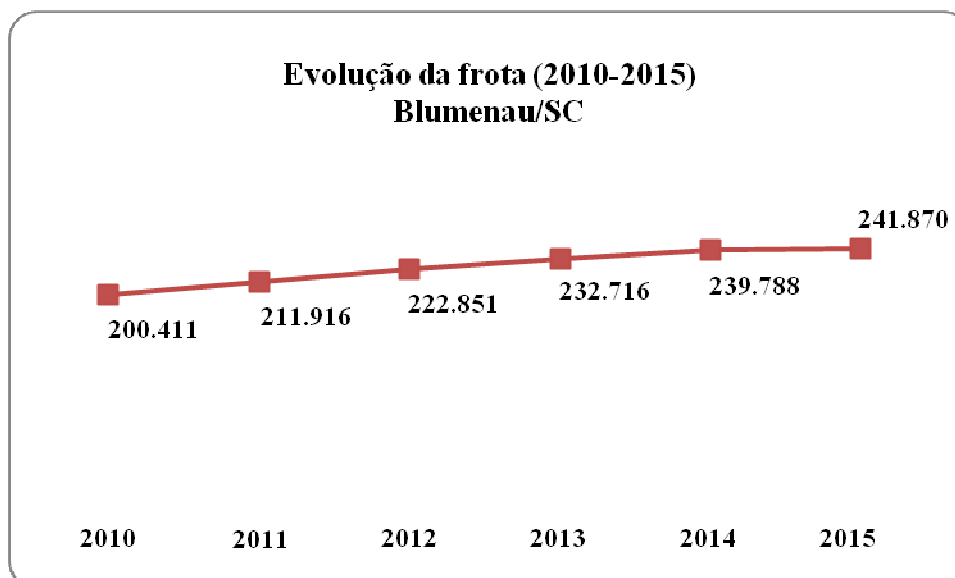


Gráfico 1 – Evolução da frota de veículos em Blumenau (SC)
Fonte: Detran/SC (2015)

Conforme o Gráfico 1, com uma frota de 241.870 veículos e uma população de 334.002, a média é de 0,72 veículos por habitante. Contudo, se considerados os dados do IBGE a respeito da faixa etária de 15 a 19 anos, o que corresponde a uma população que ainda não dirige ou está em processo de formação como motorista, tem-se uma população em idade para dirigir de 308.362 habitantes, o que eleva para 0,78 veículos por habitante.

Com quase um veículo por habitante, com uma malha viária estreita, concentrada em bairros próximos à área central da cidade e que não tem mais para onde crescer, os problemas de mobilidade humana acentuam-se, potencializando maior ocorrência de acidentes de trânsito.

6.2 O MUNICÍPIO DE BLUMENAU

O município de Blumenau foi fundado em 2 de setembro de 1850, pelo farmacêutico alemão, Bruno Otto Hermann Blumenau, e embora esteja às vésperas de completar 165 anos e tenha a primeira Guarda Municipal e a primeira Escola Pública de Trânsito do Brasil, nunca teve uma política pública voltada para a segurança das pessoas no trânsito, tampouco, um Plano de Humanização do Trânsito (PHT).

As estatísticas não computam o total real de acidentes, haja vista que não atende acidentes de trânsito sem vítimas. Dos cerca de 30 acidentes diários, somente 8 são atendidos pela Guarda Municipal de Trânsito.³

Embora Blumenau seja um município menor em número de habitantes do que Joinville (a maior cidade do estado de Santa Catarina em número de habitantes) e menor do que a capital Florianópolis, a quantidade de óbitos de motociclistas, pedestres, ciclistas e ocupantes de automóveis chega a ser maior a cada grupo de 100 mil habitantes. Os dados são de um levantamento sobre a Mortalidade no Trânsito em Blumenau, a partir de dados do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde (MS) referente ao período de 1999 a 2013. (PONTES, 2015).

Outro dado alarmante é a quantidade de acidentes por imperícia, que chega a ser mais de 1.100% maior do que todas as causas de acidentes juntas, incluindo excesso de velocidade e embriaguez ao volante.

³JORNAL de Santa Catarina. Disponível em: <http://jornaldesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2014/11/acidentes-que-tiverem- apenas-danos-materiais-nao-serao-mais-atendidos-pela-guarda-de-transito-em-blumenau-4640395.html> Acesso em: 16 jun. 2015

RELATÓRIO MENSAL DE ACIDENTES DE TRÂNSITO EM BLUMENAU - 2014													
Fonte: Seterb - Compilação: Jornal de Blumenau													
Vítimas													
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Mortos	3	2	2	2	4	5	3	5	6	2	2	5	41
Feridos	116	143	128	128	133	103	108	129	157	175	122	154	1.596
Tipos de Ocorrência													
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Atropelamentos	7	16	14	18	15	15	12	28	22	23	12	10	192
Colisões	384	388	392	380	494	441	392	411	428	386	234	241	4.571
Quedas	108	141	137	123	130	124	124	127	114	120	96	98	1.442
Outros	5	7	8	7	7	11	7	13	8	10	9	9	101
Total	504	552	551	528	646	591	535	579	572	539	351	358	6.306
Veículos envolvidos													
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Automóveis	391	417	438	432	502	517	410	423	476	423	229	247	4905
Motos	128	172	159	139	176	142	150	164	136	166	101	104	1737
Ônibus	32	31	24	30	48	30	24	31	36	34	12	17	349
Caminhões	26	34	42	24	34	33	35	42	29	26	10	13	348
Bicicletas	5	8	4	6	4	6	4	8	4	7	8	6	70
Caminhonetes	67	81	63	58	97	81	70	68	69	79	28	30	791
Outros	18	17	17	14	39	13	28	18	17	13	12	17	223
Total	667	760	747	703	900	822	721	754	767	748	400	434	8423
Causas													
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Imperícia	569	617	581	567	791	699	583	641	644	660	358	335	7045
Embriaguez	10	17	18	22	20	19	17	11	21	21	21	19	216
Exc. velocidade	21	10	25	21	12	26	16	19	11	14	13	25	213
Def. mecânico	1	1	3	2	2	1	2	1	2	1	0	1	17
Obras/defeito na via	1	7	7	3	4	3	4	3	4	3	1	8	48
Falta de sinalização	2	5	1	1	2	1	2	1	1	0	2	3	21
Outros	8	7	6	9	5	5	4	15	9	8	4	7	87
Total	612	664	641	625	836	754	628	691	692	707	399	398	7647

Quadro 1 – Estatísticas de acidentes em Blumenau (2014)
Fonte: Seterb apud Jornal de Blumenau (2015)

Parece claro que a população que se envolve em acidentes por imperícia necessita urgentemente de algum programa de atendimento vinculado a uma política pública específica para a segurança das pessoas no trânsito, visto que está relacionada ao aumento da acidentalidade, que somente entre os anos de 2003 e 2011 deixou aos cofres públicos do município um prejuízo de R\$ 1,7 bilhão em atendimento às ocorrências.⁴

⁴ JORNAL de Santa Catarina. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/transitonovale/2012/05/03/acidentes-de-transito-geram-custo-bilionario-em-blumenau/?topo=52,2,18,159,e159> Acesso em: 16 jun. 2015.

6.3 HUMANIZAÇÃO DO TRÂNSITO

O termo humanização é encontrado em farta ocorrência na literatura da Saúde, mais precisamente na Enfermagem, associada ao acolhimento, à escuta atenta do paciente, para lidar com pessoas em situação de vulnerabilidade. O ser humano passa a ser visualizado, atendido e assistido em sua integralidade. Humanizar é uma recomendação do Ministério da Saúde e da Política Nacional de Humanização (PNH). Seus significados estão associados ao oposto à violência, ao tratamento digno ao paciente, ao acolhimento, à dignidade e valores como respeito, compaixão e até a empatia para com o sofrimento alheio. Portanto, humanizar é também o oposto da despersonalização.

Humanizar significa “tornar humano, dar condição humana, humanizar”. É também definida como “tornar benévolo, afável, tratável” e ainda “fazer adquirir hábitos sociais polidos, civilizar”. Já humano, vem de natureza humana, significando também “bondoso, humanitário. O termo desumanização, por vezes, clareia mais, pois apresenta uma conotação bem mais forte que é a de perda de atributos humanos ou ainda, perda de dignidade e que é intercambiável com o termo despersonalização. (WALDOW; BORGES, 2011, p. 415-416).

Neste sentido, autores como Garcia, Argenta, Sanches et. al. (2009, p. 70), referem-se a humanizar o humano. “Humanizar o humano é algo inerente à própria história humana, o que, por sua vez, implica em uma reflexão complexa em torno dessa busca.”

No que se refere à humanização do trânsito, diariamente as manchetes na mídia de todos os tipos colocam em cheque o próprio significado de ser humano e de humanização, tamanha a violência relacionada aos acidentes. Juízos de valor em torno de denominações como barbaridade, crueldade e atrocidade foram muito ouvidos no caso do ciclista de 21 anos que teve o braço arrancado por um veículo e jogado em um córrego fétido pelo condutor após a colisão.⁵ O acidente foi no dia 10 de março de 2013.

Outro caso que chocou o país foi o de uma passageira de uma moto que foi derrubada e arrastada por cerca de 700 metros presa próxima às rodas da frente do veículo, na cidade de Rio do Sul, pelo condutor do veículo, de 20 anos, que tinha consumido bebida alcoólica antes de dirigir. Tudo começou após uma discussão no

⁵JORNAL Informativo GBL. Disponível em: <http://www.jornalinformativogbl.com.br/gbl2014/index.php/10-destaques/96-ciclista-tem-um-braco-arrancado-apos-ser-atropelado> Acesso em: 16 jun. 2015.

trânsito. O condutor colidiu propositalmente contra a traseira da moto, foi avisado de que o corpo tinha ficado preso ao seu veículo e ainda assim, tentou livrar-se dele com movimentos bruscos de volante.⁶ O ocorrido foi em 14 de abril de 2014.

Em 23 de março de 2015 um rapaz de 22 anos foi atropelado e arrastado por cerca de 1 quilômetro, na cidade de Americana, em São Paulo. O condutor estava embriagado e fugiu do local sem prestar socorro.⁷

O que choca as pessoas e chega a ser comparado à falta de humanidade é a violência diante da fragilidade do corpo humano, arrastado em asfalto abrasivo, atropelado, ferido e abandonado em via pública enquanto os agressores tentam livrar-se do corpo ou de partes do corpo das vítimas e em seguida fogem.

Há que se considerar em qualquer pesquisa sobre humanização ou falta dela o contexto da realidade com indicativos de excesso de individualismo, egoísmo, fratura de valores e de virtudes como o respeito, a solidariedade, a tolerância e o próprio significado da vida. Os ideais de felicidade no mundo globalizado e tecnológico do século 21 são cada vez mais associados ao ter do que ao ser: associados ao veículo maior, mais potente, de mais *status*, com mais potência de motor. Muito mais do que ao humano e do que o ser humano.

Ainda assim, Garcia, Argenta, Sanches et. Al. (2009) acreditam na capacidade e possibilidade que os seres humanos têm de construir relações que permitam uma convivência pautada na defesa incondicional da vida.

Para Barbosa (2014), o caminho passa pelo despertar da consciência social da sociedade para a importância de um trânsito seguro, além das políticas públicas voltadas para a segurança das pessoas no trânsito e elaboração de planos de redução de acidentes.

O grande risco que se apresenta à sociedade é de que casos como estes, em tela, de crianças, idosos, gestantes, cadeirantes e outros mais fracos sendo atropelados no trânsito, não comova mais as pessoas, não sensibilize mais, não impacte ao ponto de repensarmos as nossas atitudes nos diferentes papéis que exercemos no trânsito. A este respeito, assim argumenta Pontes (2013, p. 2):

⁶ JORNAL do Meio Dia. <http://ricmais.com.br/sc/seguranca/videos/carro-arrasta-mulher-por-700-metros-em-rio-do-sul/>. Acesso em 16 jun. 2015.

⁷ G1. <http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/03/jovem-e-atropelado-e-arrastado-por-motorista-embriagado-em-americana.html>. Acesso em 16 jun. 2015..

Tenho medo dessa tal de anodinia que ora anestesia as pessoas tirando a capacidade de nos sentirmos tocados, comovidos, sensibilizados pela violência e ora nos torna irracionais. Como falar em humanização do trânsito se as pessoas estão esquecendo que são humanas? E que essa tal de anodinia não nos anestesia tanto ao ponto de nunca mais acordarmos!

Ante à esta configuração da sociedade usuária do trânsito que caminha para o processo de desumanização e anodinia profunda, há que se considerar o planejamento e execução de políticas públicas executáveis, sustentáveis e voltadas para a segurança das pessoas no trânsito fundamentadas pela aplicação de um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) nas cidades.

6.3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TRÂNSITO

O termo políticas públicas, não raro, remete a uma concepção que beira o sinônimo de tutela, favor ou benesse do estado em atendimento às necessidades da população por algum tipo de demanda. Assim, as políticas públicas passam a ser confundidas com políticas de governo, de políticos ou de partidos, quando, na verdade, políticas públicas são (ou deveriam ser) políticas de estado enquanto ente personalizado. Nessa concepção simplista, a população passa a esperar do governo que ele seja o único provedor e realizador das políticas públicas.

Em um conceito de política mais próximo de Aristóteles, de cunho participativo, ela visa o bem comum, o bem social, a favor dos cidadãos e da *polis* (a cidade) por meio do exercício do poder em benefício de todos. (RAMOS, 2014). Na própria Constituição Federal brasileira foram estabelecidas as formas, diretrizes e parâmetros de se fazer política pública valorizando a participação comunitária ativa e estabelecendo os conselhos, fóruns e outros instrumentos legítimos da sociedade civil para atuar em parceria com o poder público.

Conforme Lima (2012, p. 51) existem duas concepções de política pública: a estatista, que defende que a política pública consiste em decisões e ações dos representantes do estado, e a abordagem multicêntrica, em que “o importante não é quem formula a política, que pode ser qualquer um, mas a origem do problema a ser enfrentado, esta é a sua caracterização fundamental.”

Desta forma, se concebe as políticas públicas e, destarte, as políticas públicas voltadas para a humanização do trânsito como aquelas co-gerenciadas por

seus usuários, ou seja, pela população, dentro de uma perspectiva de política de estado em benefício dos cidadãos.

Pertinente a colocação de Vieira, Ribeiro & Romano et. al. (2007, p. 402) quando afirma que “Estratégias preventivas que envolvam intervenções comunitárias, por meio de políticas públicas, têm revelado maior impacto que intervenções individuais. (VIEIRA; RIBEIRO; ROMANO et al., 2007, p. 402).

Portanto, uma política pública voltada para o trânsito não é só aquela feita pelo município e seu departamento de trânsito, mas que envolva todos os setores e representantes da sociedade civil organizada, como bem enfatiza Barbosa (2014, p. 129): “ construção de uma educação para o trânsito sustentável vem cada vez mais depender de vínculos, de parcerias institucionais e de políticas públicas que direcionem essas ações e metas numa perspectiva interdisciplinar e interinstitucional.”

A Política Nacional de Trânsito, planejada e executada pela União em consonância com a sociedade civil e poder público, já e suas páginas iniciais afirma que a promoção da cidadania e a valorização da vida, dentre outros atributos, serão alcançados com “a implementação de políticas públicas em todos os setores que afetam a sociedade brasileira, dentre os quais o trânsito, ainda um dos mais violentos do mundo.” (BRASIL, 2004, p. 3).

Encontra-se, ainda, na Política Nacional de Trânsito a afirmação de que

Uma política pública não se faz em gabinetes e tampouco é obra de um ou mais órgãos de governo, de um ou outro setor da sociedade civil. É obra de todos e de todas, e deve refletir, sobretudo, a vontade de mudança, para melhor, das condições de vida de toda a população. (BRASIL, 2004, p. 3)

São cinco os objetivos da Política Nacional de Trânsito a serem trabalhados com outras políticas públicas: priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente; a educação contínua para o trânsito; promover o exercício da cidadania, incentivando o protagonismo da sociedade; estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos; e, promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT.

6.3.1 Políticas públicas no Código de Trânsito Brasileiro

Ainda que o Código de Trânsito Brasileiro não mencione diretamente as políticas públicas para o trânsito, o art. 24, que trata da municipalização no âmbito da adesão dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, estabelece as competências aos órgãos executivos de trânsito dos municípios. Duas delas referem-se, indiretamente, a políticas públicas de trânsito.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (BRASIL, 2008, p. 14-15).

Portanto, resta implícita a realização de políticas públicas para um trânsito seguro no âmbito dos municípios, referendado pelo próprio conceito de trânsito enquanto utilização das vias por pessoas, veículos e animais (Art. 1º, CTB), pelo seu § 2º de que o trânsito em condições seguras é dever do estado e em § 3º, ao afirmar que o estado, por meio de seus entes e aparelhos, responde objetivamente por danos aos cidadãos, erros e omissões. No § 5º consta a prioridade em defesa da vida (BRASIL, 2008, p. 2).

“Art. 1º [...]”

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Ante o exposto, de acordo com texto da Política Nacional de Trânsito (PNT) em que afirma ser o trânsito brasileiro um dos maiores violentos do mundo; considerando que as políticas públicas são planejadas, executadas e avaliadas pelo poder público e sociedade civil; e cabe ao estado, representado pelo município, executar as políticas públicas em defesa da vida no trânsito, entende-se que

políticas públicas voltadas para a humanização e segurança no trânsito são necessárias e urgentes.

6.4 IDENTIFICANDO OPORTUNIDADES E BUSCANDO SOLUÇÕES

Algumas cidades brasileiras como Ijuí (RS), Caxias do Sul (RS), Jundiaí (SP) e Campo Grande (MS) destacam-se como *cases* de sucesso na implantação e gerenciamento de Programas de Humanização do Trânsito, associados à políticas públicas municipais e estaduais, como é o caso de Campo Grande (MS).

Uma vez que os municípios abracem e firmem o compromisso de políticas públicas que executem seus programas próprios de humanização e segurança das pessoas no trânsito, é esperado que se tenha mais capilaridade para atingir os objetivos da Década de Ação Para a Segurança no Trânsito (2011-2020) quanto à redução e prevenção de acidentes, mortos e feridos.

Pretende-se com esta pesquisa aprofundar o conhecimento sobre políticas públicas congêneres, apresentar as diretrizes de um plano de humanização do trânsito e sugerir um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para a cidade de Blumenau (SC). Complementa esta finalidade, verificar a possibilidade de que este Plano de Humanização do Trânsito possa contribuir para a primeira política pública executável e sustentável nos 165 anos do município.

7 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa que tem por objetivo propor um Programa de Humanização do Trânsito (PHT) para o município de Blumenau com a finalidade de prevenir acidentes e humanizar a convivência entre as pessoas, tem características específicas quanto aos procedimentos metodológicos.

Quanto à abordagem do problema, trata-se de uma pesquisa qualitativa, pois considera a dinâmica entre o mundo real e o olhar do pesquisador em que há, “um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números.” (SILVA; MENEZES, 2005, p. 20).

Os dados são coletados do ambiente onde ocorrem os fenômenos pesquisados, o pesquisador não interfere na realidade ou dinâmica dos acontecimentos e é considerado o instrumento chave.

Quanto aos objetivos, trata-se de uma pesquisa descritiva, aquela que, “visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre as variáveis.” (SILVA.; MENEZES, 2005, p. 21).

Quanto aos procedimentos técnicos trata-se de uma pesquisa bibliográfica, “elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet.” (SILVA; MENEZES, 2005, p. 21).

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Bárbara Cassandra Vita. Empreendendo o núcleo interdisciplinar universitário de trânsito de Pernambuco – Niut como proposta para um trânsito sustentável. **Interfaces – Revista de Extensão**. Belo Horizonte, v. 2, n. 3, p. 119-132, Jul./Dez. 2014.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor**. Brasília: DENATRAN, 2008.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 166, de 15 de setembro de 2004. **Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao166_04.doc>.

CARRO arrasta mulher por 700 metros em Rio do Sul. Disponível em: <http://ricmais.com.br/sc/seguranca/videos/carro-arrasta-mulher-por-700-metros-em-rio-do-sul/>. Acesso em: 14 ju. 2015

CICLISTA tem braço arrancado após ser atropelado. Disponível em: <http://www.jornalinformativogbl.com.br/gbl2014/index.php/10-destaques/96-ciclista-tem-um-braco-arrancado-apos-ser-atropelado>. Acesso em: 14 jun. 2015.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SANTA CATARINA. DETRAN. Estatísticas. Disponível em: http://consultas.detrannet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/winVeiculos.asp?lst_municipio=8047&nome_munic=BLUMENAU&lst_ano=0&lst_mes=0. Acesso em: 15 ju. 2015.

GARCIA, Adir Valdemar; ARGENTA, Cleonete Elena; SANCHES, Kristiane Rico; SÃO THIAGO, Marcia Lange de. Humanizar o humano: bases para a compreensão da proposição de humanização na assistência à saúde. *Revista Saúde Pública Santa Catarina*. Florianópolis, v. 2, n. 1, jan./jul. 2009. p. 70-90.

GOMES, Luiz Flávio. Mortes no trânsito: Brasil é o 4º do mundo. Disponível em: <http://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>. Acesso em 14 ju. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. Cidades: Blumenau. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=420240&idtema=16&search=santa-catarina|blumenau|sintese-das-informacoes>. Acesso em 14 jun. 2015.

JORNAL de Blumenau. Acidentes de trânsito deixam 5 mortos em dezembro. Disponível em: <http://www.jornaldeblumenau.com.br/index.php?modulo=noticias&caderno=transito¬icia=08539-acidentes-de-transito-deixaram-cinco-mortos-em-dezembro>. Acesso em: 14 jun. 2015.

JORNAL de Santa Catarina. Acidentes de trânsito geral custo bilionário em Blumenau. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/transitonovale/2012/05/03/acidentes-de-transito-geram-custo-bilionario-em-blumenau/?topo=52,2,18,,159,e159>. Acesso em 14 jun. 2015.

JORNAL de Santa Catarina. Acidentes que tiverem apenas danos materiais não serão mais atendidos pela guarda de trânsito. Disponível em: <http://jornaldesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2014/11/acidentes-que-tiverem-apenas-danos-materiais-nao-serao-mais-atendidos-pela-guarda-de-transito-em-blumenau-4640395.html>. Acesso em: 14 jun. 2015.

JOVEM é atropelado e arrastado por motorista embriagado, diz polícia. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/03/jovem-e-atropelado-e-arrastado-por-motorista-embriagado-em-americana.html>. Acesso em: 14 jun. 2015.

PONTES, Márcia. A redução dos acidentes depende do total envolvimento da sociedade e dos entes do Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/a_prevencao/a_reducao_dos_acidentes_depnde_do_total_envolvimento_da_sociedade. Acesso em 14 jun. 2015.

PONTES, Márcia. Anodinia, violência e humanização do trânsito. Portal do Trânsito. 22 abr. 2013. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/blog/post/anodinia-violencia-e-humanizacao-do-transito>. Acesso em: 14 ju. 2015.

PONTES, Márcia. Levantamento sobre a mortalidade no trânsito em Blumenau (1999-2013). Blumenau, 2015. Disponível em: <http://jornaldesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2014/11/acidentes-que-tiverem-apenas-danos-materiais-nao-serao-mais-atendidos-pela-guarda-de-transito-em-blumenau-4640395.html>. Acesso em: 14 jun. 2015.

RAMOS, Cesar Augusto. Aristóteles e o sentido político da comunidade ante o liberalismo. **Kriterion**, Belo Horizonte, nº 129, Jun./2014, p. 61-67.

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 4. ed. Florianópolis: UFSC, 2005.

VIEIRA, Denise Leite; RIBEIRO, Marcelo; ROMANO, Marcos; LARANJEIRA, Ronaldo R. Álcool e adolescentes: estudo para implementar políticas municipais. **Revista Saúde Pública**. 2007; v. 41, n. 3, p. 396-403.

WALDOW, Vera Regina; BORGES, Rosália Figueiró. Cuidar e humanizar: relações e significados. *Acta Paul Enferm* 2011; v. 24, n. 3, p. 414-418.