

**CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA
DIRETORIA DE ENSINO
CENTRO DE ENSINO BOMBEIRO MILITAR
CENTRO DE FORMAÇÃO E APERFEIÇOAMENTO DE PRAÇAS**

Cristiane Helena Sehn

A participação do CBMSC no Conselho Municipal de Trânsito de Itapiranga

SEHN, Cristiane Helena. **A participação do CBMSC no Conselho Municipal de Trânsito de Itapiranga.** Curso de Formação de Soldados. Biblioteca CEBM/SC, Florianópolis, 2011. Disponível em: <Endereço>. Acesso em: data.

**Florianópolis
Dezembro 2011**

A PARTICIPAÇÃO DO CBMSC NO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE ITAPIRANGA

Cristiane HELENA Sehn¹

RESUMO

O presente trabalho objetiva analisar e apresentar diversos dados sobre acidentes de trânsito do município de Itapiranga, SC, atendidos pelo Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina entre o período de 2008 e 2010. Tal análise objetiva conhecer a realidade de Itapiranga, fornecendo elementos para futuras tomadas de decisões pelo Conselho Municipal de Trânsito, fundamentando-as em dados estatísticos. As consequências desses acidentes envolvem afastamentos do local de trabalho, prejuízos materiais, lesões corporais (que por vezes chegam a ser permanentes) e até o óbito de algum dos envolvidos. Analisando tal contexto, considera-se que os dados estatísticos possam ser utilizados como instrumentos para planejamento e execução de atividades de prevenção para melhorar o trânsito local.

Palavras-chave: Trânsito. Acidentes. Segurança Pública.

1 INTRODUÇÃO

A inexistência de um sistema de transporte coletivo torna-se um empecilho frente à necessidade de deslocar-se de um lugar para outro, seja para lazer ou trabalho. Confrontando tal dilema com o eterno paradigma de redução de custos, utilizar-se de meios alternativos e menos dispendiosos torna-se a solução para muitas pessoas. Mais especificamente em Itapiranga, SC, em função do relevo acidentado, a motocicleta passa a ser o principal meio de transporte alternativo.

Desta forma, já não surpreende a notícia de que “mais um acidente envolvendo motocicletas” seja registrado no município. As consequências relativas aos acidentes de trânsito são as mais variadas; das mais brandas às mais severas, como por exemplo, nos danos corporais, de leves escoriações que não alteram a rotina das vítimas, até fraturas, lacerações e

¹Aluna Soldado do CEBM – Centro de Ensino Bombeiro Militar de Santa Catarina. Graduada em Administração. E-mail: helenac@cbm.sc.gov.br

amputações, que podem provocar guinadas de 180 graus na vida dos envolvidos. Ausência no trabalho e/ou até a impossibilidade de trabalhar, como no caso de autônomos são dois exemplos de consequências de tais acidentes.

Não fossem apenas as vítimas que arcassem com esses resultados, pessoas e instituições adjacentes a elas também sofrem conjuntamente, como a família que pode deixar de auferir a renda para seu sustento, a empresa que perde seu profissional (temporária ou definitivamente), os clientes que podem depender daquela pessoa, o sistema de saúde que necessita investir seus escassos recursos, a insegurança no trânsito, entre outros.

Os diversos aspectos facilitadores para aquisição de veículos, como disponibilidade de crédito, aumento da renda do brasileiro, entre outros, também contribuem com os números dos acidentes de trânsito. O aumento da frota de automóveis, consequentemente aumenta o risco de tais acidentes.

Isso posto, no intuito de cada um fazer a sua parte, preferencialmente de forma proativa, justifica-se e torna-se relevante e interessante a proposta de apresentar dados estatísticos sobre o tema em questão, produzindo assim, subsídios para uma discussão mais detalhada para uma posterior tomada de decisão. Dessa forma, o presente trabalho objetiva analisar e apresentar diversos dados sobre os acidentes de trânsito do município de Itapiranga, SC, atendidos pelo Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Conforme Amarantes (2005), em 1895, surgiu o primeiro automóvel, e, na tarde do dia 13 de setembro de 1899, morreu em Nova Iorque o primeiro homem, vítima de acidente de automobilístico. Hoje, o automóvel é totalmente aceito devido ao conforto que oferece, à privacidade, à independência de horários, ao transporte porta a porta, e, até mesmo, ao *status* de possuir um carro particular. É, ainda, uma necessidade para muitos trabalhadores devido à distância entre o seu serviço e a sua residência, bem como um facilitador para o lazer. Entretanto, o uso intensivo e muitas vezes desordenado do automóvel vem causando sérios problemas, tais como congestionamentos, poluição do meio ambiente, deficiência do transporte coletivo e acidentes. Cabe ao homem, como artífice e usuário deste invento, solucionar as dificuldades decorrentes de sua invenção.

2.1 Código de Trânsito Brasileiro - CTB

Os veículos foram criados para facilitar a locomoção de bens e pessoas. Frente à necessidade de deslocar-se cada vez com mais rapidez seja para o trabalho ou para o lazer, aliada com o aumento e fácil aquisição dos veículos e imprudência dos condutores, que acarretam milhares de acidentes de trânsito tornou-se necessária a criação de leis e normas para regularizar o trânsito brasileiro.

Sendo assim, em 1998 foi criado o atual Código de Trânsito Brasileiro - CTB, ou seja, um conjunto de leis e regras que estabelecem a boa convivência entre condutores, veículos e pedestres. Na prática, é comum as pessoas confundirem trânsito com veículos, portanto, é necessário o conceito de Legislação de Trânsito.

Segundo Portão (2006, p. 35), o Código de Trânsito Brasileiro no seu art. 1º, § 1º, considera “o trânsito a utilização de vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

Para Amarantes (2005), o trânsito é um fenômeno humano que procura manter a sociedade ativa e produtiva. Sendo este, o trânsito, o momento máximo da interação humana nos últimos tempos, dos encontros e desencontros de espécies (o ser humano) que pretende assim permanecer em constante mobilidade, constituindo as relações e estabelecendo parâmetros para as trocas no seu meio social.

O CTB prevê a maioria das relações entre os elementos do trânsito. Estabelece regras de conduta, prevendo o maior número de situações futuras, possibilitando ao homem viver em sociedade. Ao mesmo tempo, determina o comportamento correto e estabelece punições para as transgressões. Maiores detalhes ou assuntos específicos são tratados nas Resoluções Complementares e nas Portarias.

2.2 Os acidentes de trânsito

Conforme a Tecnodata (2005), as estatísticas demonstram que, a cada ano, são centenas de milhares as vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Dentre elas, aproximadamente 50 mil são vítimas fatais, das quais 30 mil morrem no local do acidente.

Para Amarantes (2005) os acidentes de trânsito na sua maioria são causados por falhas humanas, seja por imprudência, negligência ou imperícia, fazendo dos veículos uma arma muito perigosa na mão de muitos condutores.

Amarantes (2005) ainda relata que as conseqüências dos acidentes de trânsito vão de danos materiais, danos pessoais e até a morte. A vítima de um acidente de trânsito não é somente a pessoa que sofreu o acidente, mas também, a família e a sociedade. A pessoa vítima do acidente pode ter prejuízos financeiros, ter graves seqüelas ou mesmo perder a vida. A família por sua vez, é a primeira que sofre seja com a vítima incapacitada ou com a perda de um filho, pai, mãe, irmão, etc. Para a sociedade as conseqüências também não são das melhores. A vítima é uma força de trabalho a menos, necessita da disposição de meios e recursos da Administração Pública, o que acarreta gastos ao Erário Público, aumenta a insegurança no trânsito e traz problemas de fluxos urbanos e abarrotamento de pátios e depósitos públicos.

2.3 A educação para o trânsito

Portão (2006, p. 57) afirma que todos tem direito de receber a educação para o trânsito e “constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Transito”, porém, a maioria das pessoas e condutores chegam a conhecer o Código de Trânsito Brasileiro apenas quando da obtenção da carteira nacional de habilitação. Significa que quem não obtém a habilitação tem menos chances de conhecer as leis de trânsito.

A educação para o trânsito deveria, de acordo com o CTB (art. 76) e a resolução 120 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, ser disciplina obrigatória nas escolas, para uma melhor conscientização e responsabilização no trânsito dos pedestres e condutores. (PORTÃO, 2006).

Os Departamentos Estaduais de Transito – DETRANs – sugerem que palestras e campanhas educativas sejam realizadas nas escolas, normalmente na semana do trânsito, no mês de setembro.

2.4 A responsabilidade das instituições públicas

Diariamente ouve-se do governo a preocupação em investimentos nas mais diversas áreas, como saúde, educação, cultura, entre outros, porém pouco é falado em trânsito. Percebe-se que trânsito não é prioridade.

Além disso, muitos investimentos quando são feitos, acontecem sem estudos aprofundados na área, nos locais de risco e se estão de acordo com a legislação vigente.

De acordo com Portão (2006) o CTB no seu art. 1º, § 3º dispõe que,

as entidades componentes do sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas 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 seguro no trânsito.

Segundo Portão (2006) a responsabilidade é definida pelo art. 5º do CTB que trata,

Sistema Nacional de Trânsito, como um 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, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem dos condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação das penalidades.

O município de Itapiranga ainda não municipalizou o trânsito, mas possui o Conselho Municipal de Trânsito, previsto na lei orgânica do município, no seu artigo nº 64 e, instituído pela lei 2.146/2003.

Atualmente está sendo elaborado no município de Itapiranga o Novo Plano Diretor. O atual vigora desde 1979. A intenção da administração é traçar diretrizes para os próximos 20 anos visando o desenvolvimento do município, contemplando aspectos de infraestrutura urbana, investimentos no setor agropecuário e pavimentação de rodovias e acessos. (Notícias, Prefeitura Municipal de Itapiranga, 2011).

3 METODOLOGIA

Quanto à natureza do presente trabalho, pode-se classificá-lo como uma Pesquisa Teórico-Empírica; teórica, de acordo com Rampazzo e Correa (2008, p. 65, 66), pois,

caracteriza-se pelo exame ou consulta de livros ou documentação escrita que se faz sobre determinado assunto, na perspectiva de fornecer subsídios ao estudante refazer caminhos já percorridos e, nisto repensar o mundo [...] e, empírica, pois o empirismo procura a superação da especulação teórica. A observação empírica, o teste experimental e a mensuração quantitativa são usados como critérios para a sistematização do que seria ou não científico (real).

Quanto ao tratamento dos dados, a pesquisa pode ser classificada como *quantitativa*, onde Chizzoti (2003 apud RAMPAZZO; CORREA, 2008, p. 69, 71) afirma que ela “prevê a mensuração de variáveis preestabelecidas, procurando verificar e explicar sua influência sobre outras variáveis, mediante a análise da frequência de incidências e de correlações estatísticas” e; *qualitativa*, pois se “fundamenta em dados coligidos nas interações pessoais, na co-participação das situações dos informantes, analisadas a partir da significação que estes dão aos atos”.

Quanto aos fins, de acordo com Gil (1996; 2002 apud RAMPAZZO; CORREA, 2008, p.72) a pesquisa caracteriza-se como exploratória, pois “visa explorar um problema, no intuito de proporcionar um maior esclarecimento acerca do mesmo, na expectativa de torná-lo explícito”.

Quanto à conduta em relação aos dados, o trabalho classifica-se como Estudo de Caso, que conforme Triviños (1987 apud RAMPAZZO; CORREA 2008, p.85) “trata-se de uma categoria de pesquisa cujo objeto é uma unidade que se analisa profundamente”. No estudo em pauta, os acidentes de trânsito na cidade de Itapiranga.

Os dados e informações apresentadas relacionadas a acidentes de trânsito foram coletados junto ao Quartel do Corpo de Bombeiros Militar do município de Itapiranga.

4 CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE PESQUISADO

4.1 Itapiranga

A presente proposta objetivou aproximar Corpo de Bombeiros e Comissão Municipal de Trânsito. Torna-se de fundamental importância caracterizar e/ou contextualizar o município de Itapiranga para a melhor compreensão do ora exposto.

Segundo Bieger (2011, p. 5,7),

Localizada na parte sul do extremo oeste do estado de Santa Catarina, a cidade faz divisa com a República Argentina, com o Estado do Rio Grande do Sul e com os municípios de Mondai, São João do Oeste e Tunápolis. Conforme IBGE (2010) a população de Itapiranga é de 15.430 habitantes, sendo que 50,52% vivem na zona rural e destes, a maioria é minifundiária. [...]No ano de 1926, navegando com embarcações precárias pelos rios da Várzea e Uruguai, os primeiros desbravadores germânicos chegaram às terras que foram chamadas de Porto Novo, atual Itapiranga, dedicando-se basicamente à agricultura de subsistência. No Acervo Municipal ainda encontra-se afirmação de que a exploração da mata nativa serviu para as primeiras construções e foi a primeira atividade econômica. A madeira era transportada para a Argentina através de balsas pelo rio Uruguai [...]. Atualmente a base da economia é a agropecuária, com o cultivo de milho, fumo, feijão e a criação de aves, suínos e gado de leite. [...]. Atualmente, Itapiranga se destaca no contexto regional por ser leito de uma agroindústria (SEARA Alimentos), de diversas cooperativas [...], uma faculdade (FAI Faculdades de Itapiranga) e um colégio agrícola (Colégio Agrícola de Itapiranga – Técnico em agropecuária) que atrai acadêmicos de diversos locais do Brasil [...].

Complementando a informação acima, cita-se a cifra de mais de 3.200² (três mil e duzentos) funcionários diretos e terceirizados lotados na unidade fabril da agroindústria e

²

Fonte: RH Unidade local Seara Alimentos

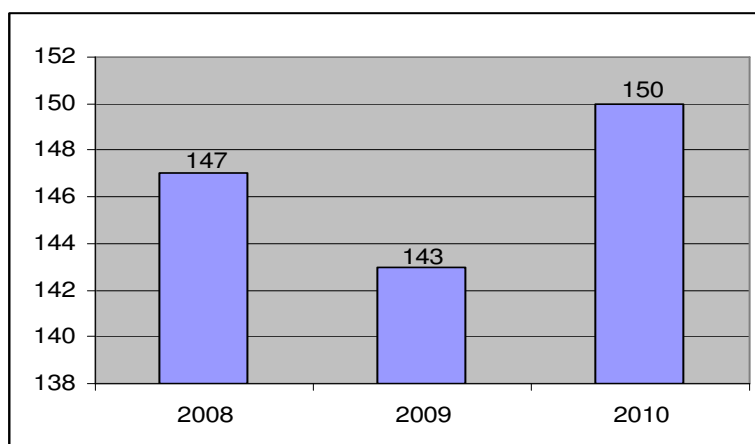
mais 1.300³ (um mil e trezentos) acadêmicos matriculados na faculdade mencionada, somando aproximadamente 4.500 (quatro mil e quinhentas) pessoas usuárias das vias públicas de trânsito do município. Praticamente a terça parte da população local.

5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

5.1 Acidentes de Trânsito

Os resultados apresentados a seguir são oriundos do levantamento de dados feito a partir das fichas de atendimento pré hospitalar do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, no quartel do município de Itapiranga/SC.

Gráfico 1 - Número de acidentes atendidos - 2008 a 2010



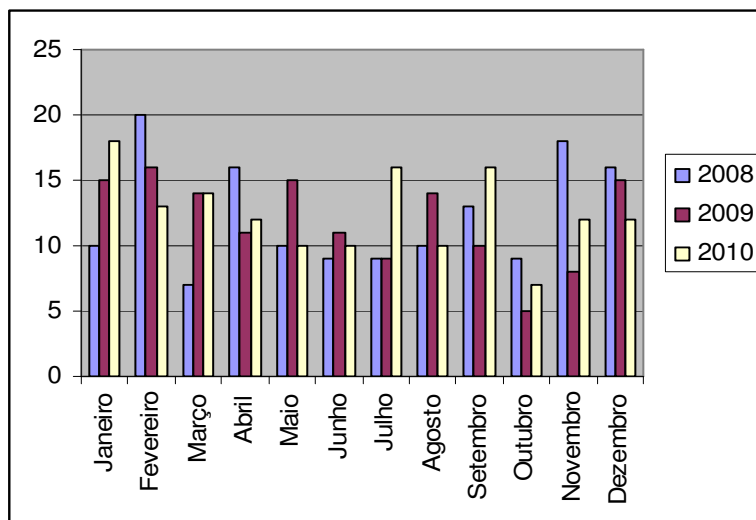
Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

No período compreendido entre 2008 e 2010 foram atendidos pelo Corpo de Bombeiro Militar de Itapiranga, SC, 440 acidentes, melhor detalhados no Gráfico 2.

³

Fonte: Assessoria de Imprensa SEI FAI – Faculdades de Itapiranga

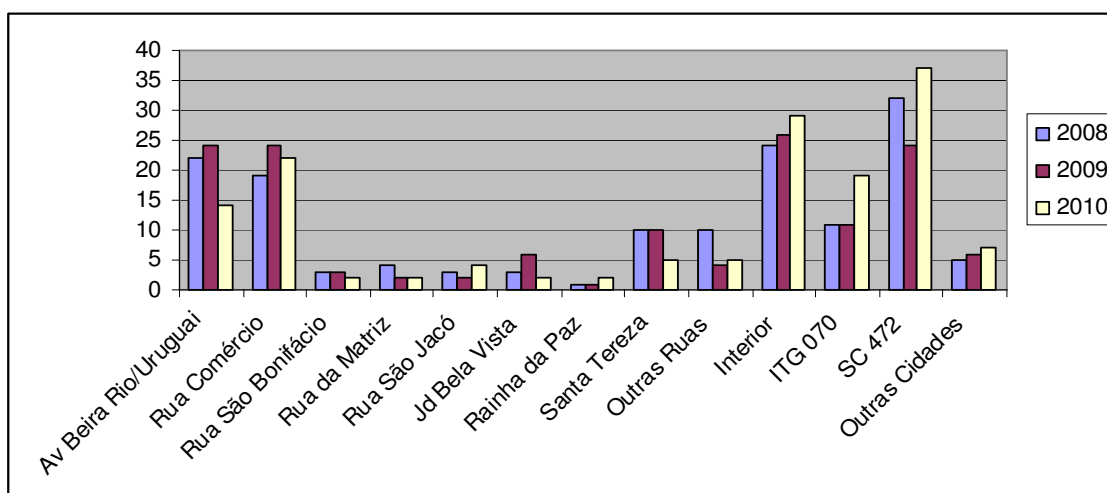
Gráfico 2 - Número de acidentes atendidos 2008 a 2010 - mensal



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

Os meses que mais apresentam acidentes de trânsito são os meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Coincidem com os meses de maior frequência de festividades, como Natal, Ano Novo e Carnaval, bem como, o período de férias escolares.

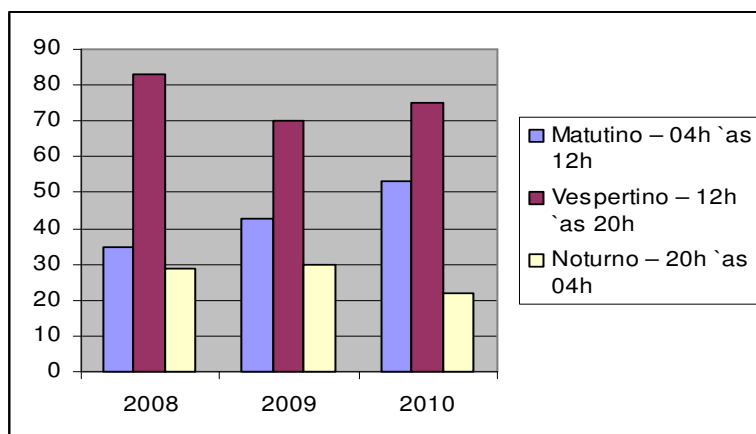
Gráfico 3 – Locais dos acidentes atendidos - 2008 a 2010



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

A maioria dos acidentes ocorre na Rodovia SC 472, seguido pelas localidades do interior. Dentre os acidentes ocorridos em vias urbanas, destacam-se as Ruas do Comércio e Avenida Uruguai, principais vias do centro da cidade.

Gráfico 4 – Horário dos acidentes atendidos – 2008 a 2010

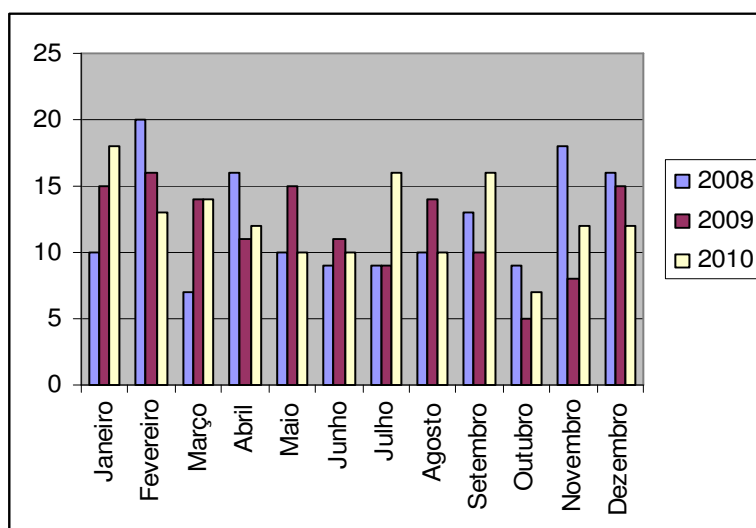


Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

O senso comum por vezes “estabelece” que a maior ocorrência de acidentes seja no período noturno, haja vista a incidência de mais fatores adversos como, redução considerável de visibilidade, fadiga do condutor, entre outros. Contudo, a Gráfico 4 demonstra que é no período vespertino que ocorrem mais acidentes de trânsito.

Supõe-se que um dos fatores que contribua para tal característica seja o maior fluxo de veículos neste horário, pois é o período em que os munícipes da zona rural dispõem de mais tempo livre dos seus afazeres agropastoris, pois, ainda, conseguem conciliá-lo com horário de banco, órgãos públicos e comércio em geral. Outro fator, pode ser o exaustivo dia de trabalho, ansiedade de retornar ao seu lar para descanso ou ao seu lazer.

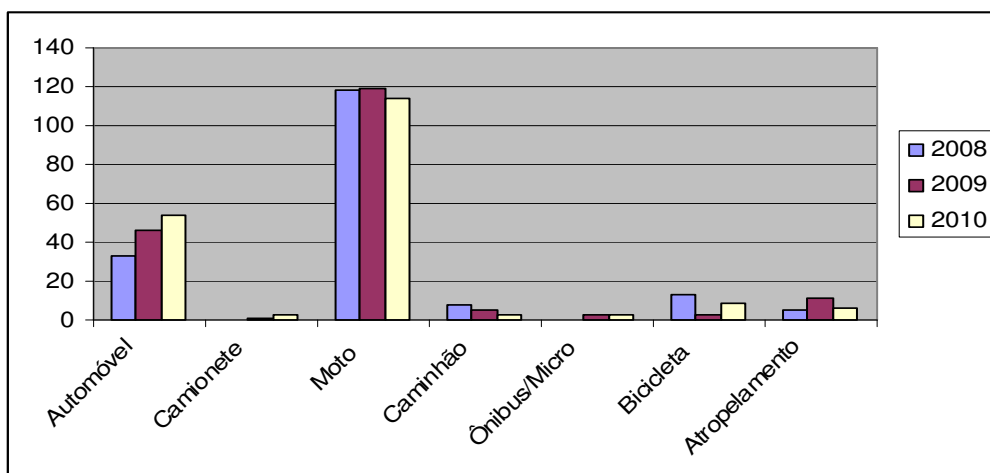
Gráfico 5 – Dia da semana dos acidentes atendidos – 2008 a 2010



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

Diferente de grandes centros, os eventos sociais, ou, como são chamadas na região, as promoções sociais, ocorrem tipicamente nos finais de semana. Relaciona-se tal característica ao fato de a maioria dos acidentes ocorrerem nesse período.

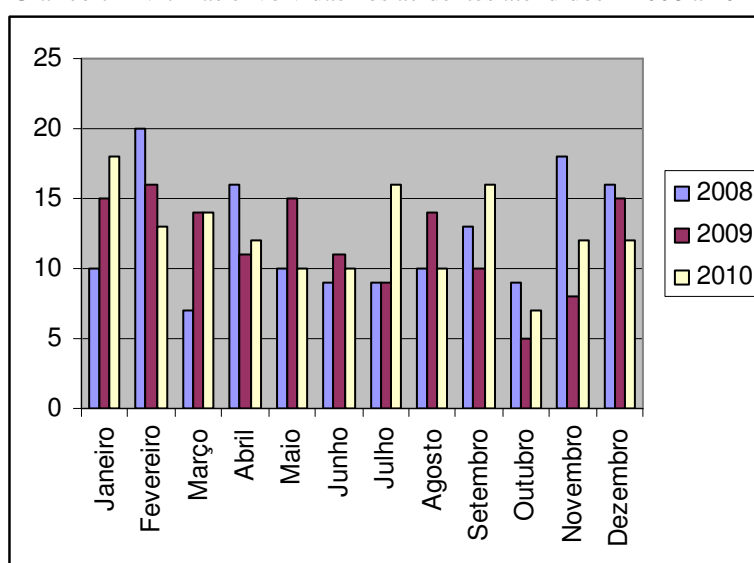
Gráfico 6 – Veículos envolvidos nos acidentes atendidos – 2008 a 2010



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

Conforme mencionado na introdução deste trabalho, *já não surpreende a notícia de que “mais um acidente envolvendo motocicletas” seja registrado no município*, e o Gráfico 6 confirma tal “banalização”. Dos veículos envolvidos, as motocicletas destacam-se sobremaneira campeãs.

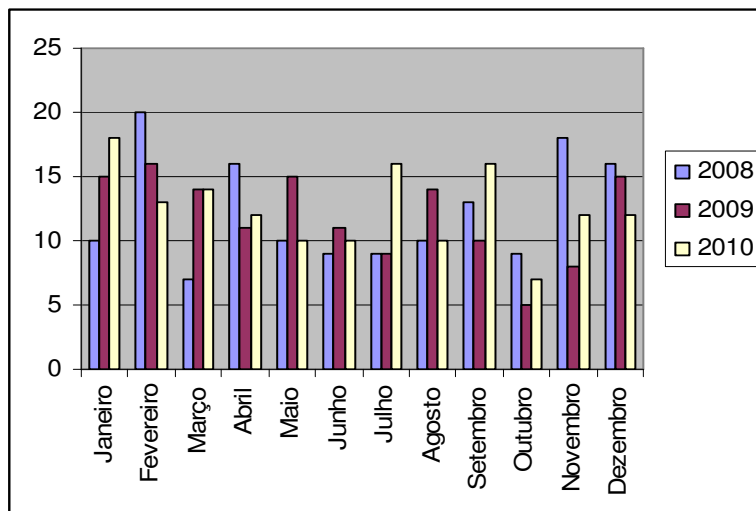
Gráfico 7 – Vítimas envolvidas nos acidentes atendidos – 2008 a 2010



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

O Gráfico 7 inicia a apresentação de dados inerentes às vítimas dos acidentes. No período pesquisado, 561 vítimas estiveram envolvidas em acidentes atendidos pelo Corpo de Bombeiros militar em Itapiranga/SC.

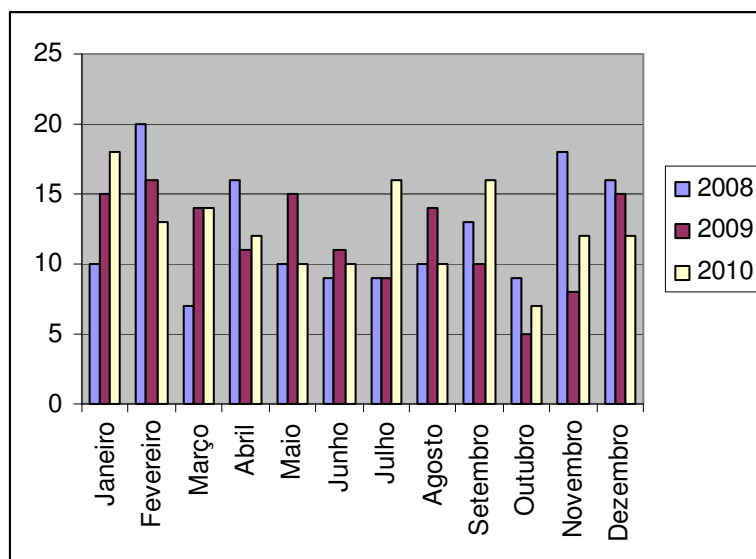
Gráfico 8 – Idade das vítimas envolvidas nos acidentes atendidos



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

O Gráfico 8 evidencia que a maioria das vítimas envolvidas nos acidentes de trânsito enquadra-se na faixa etária de 21 a 30 anos, seguida da faixa de 11 a 20 anos. Tais faixas etárias representam um percentual de 57% do total, no ano de 2010.

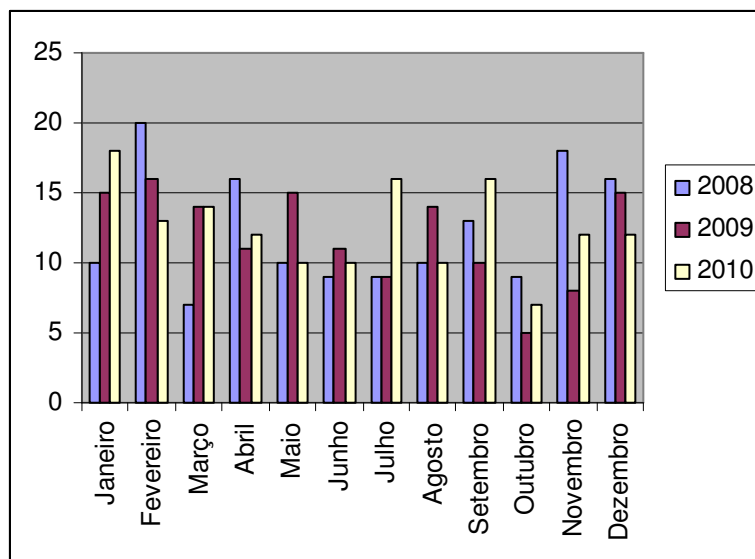
Gráfico 9 – Sexo das vítimas envolvidas nos acidentes atendidos



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

O Gráfico 9 complementa a informação apresentada na Gráfico anterior, estabelecendo o sexo masculino como predominante nos envolvidos em acidentes de trânsito. Conforme o anuário estatístico do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, em 2008, dos 45 milhões de condutores habilitados no país, 71% eram do sexo masculino, o que explica a informação contida na referida Gráfico.

Gráfico 10 – Situação das vítimas envolvidas nos acidentes atendidos



Fonte: Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina – Quartel de Itapiranga (2011).

Das 568 vítimas atendidas pelo Corpo de Bombeiros Militar de Itapiranga/SC, entre os anos de 2008 e 2010, 497 necessitaram atendimento médico; 64 receberam atendimento e dispensaram condução ao hospital por entender que se tratavam apenas de ferimentos superficiais e; 07 vítimas perderam a vida já no local do acidente.

5.2 Frota de veículos

Apresentar dados sobre acidentes de trânsito, de uma forma isolada, pode deixar uma lacuna no processo de compreensão da problemática. Desta forma, foram incluídas informações complementares a respeito da frota veicular.

De acordo com o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automóveis do Brasil (2011), já em 2008 as razões da expansão do mercado interno, que inevitavelmente acarretariam num aumento da frota nacional, podiam ser resumidas, conceitualmente em:

- Estabilidade macroeconômica,

- Inflação sob controle;
- Aumento do emprego e da renda;
- Aumento da oferta de crédito para financiamento de veículos;
- Expansão dos prazos de pagamento dos financiamentos;
- Baixo nível de inadimplência e;
- Ampla gama de oferta da indústria automobilística brasileira;

Sucintamente, as tabelas abaixo apresentam números relativos a frotas veiculares. Na Tabela 01 são apresentadas as vendas de veículos novos no atacado, mercado nacional. Destaca-se que tal informação refere-se somente as vendas de veículos **novos** e não inclui a venda de importados.

Tabela 01 - Vendas de veículos novos no atacado – mercado interno

Ano	Vendas	Variação
2007	2.462.318	
2008	2.823.640	15%
2009	3.153.995	12%
2010	3.454.163	10%

Fonte: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores do Brasil (2011).

Para complementar a Tabela 01, a Tabela 02 ilustra a frota nacional de veículos.

Tabela 02 – Frota veicular nacional

Ano	Frota	Variação
2007	49.644.025	
2008	54.506.661	9,8%
2009	59.361.642	8,9%
2010	64.817.974	9,2%

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2011).

Para situar Itapiranga neste contexto, a Tabela 03 apresenta a situação local em relação à frota veicular, num horizonte de tempo compreendido entre 2002 e 2010.

Tabela 03 – Frota veicular de Itapiranga

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Automóvel	2.295	2.532	2.791	2.921	3.057	3.239	3.590	3.906	4.200
Caminhões	700	782	818	849	875	937	1.043	1.145	1.241
Motocicletas	1.221	1.472	1.668	1.877	2.090	2.428	2.737	2.956	3.089
Ônibus	49	53	54	52	57	61	61	68	70
TOTAL	4.265	4.839	5.332	5.700	6.082	6.665	7.431	8.078	8.603

Fonte: Departamento de Trânsito de Santa Catarina (2011).

Utilizando toda a informação da Tabela 03, mas, exibindo apenas os dados totalizadores do ano de 2010, por uma questão de espaço, uma análise mais detalhada induz a outras reflexões, quais sejam:

Tabela 04 – Análise frota local

Tipo	2010*	Evolução Média	Desvio Padrão	Desvio	
				Menor	Maior
Automóvel	4.200	7,00%	3,55%	3,45%	10,55%
Caminhões	1.241	6,64%	4,03%	2,61%	10,67%
Motocicletas	3.089	11,02%	6,14%	4,88%	17,15%
Ônibus	70	4,16%	5,13%	-	9,29%
Total	8.603	9,19%	2,50%	0,98%	11,69%

Fonte: do autor (2011).

A coluna “Evolução Média” apresenta a média simples da evolução dos indicadores listados, contudo, a dispersão entre os dados requer que seja calculado o *Desvio Padrão* entre os mesmos. Com tais informações tornam-se possíveis três **idéias** de evolução em curto prazo. Uma, considerando a *menor*, ou seja, a *média simples* subtraído o *desvio padrão*; uma apenas com a *média simples* e; uma considerando a *maior*, ou seja, a *média simples* somada ao *desvio padrão*.

Isso posto, as projeções de evolução anual da frota local de veículos, até o ano de 2015 são as seguintes:

Tabela 05 – Projeção *menor* de evolução da frota local

Tipo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Menor
Automóvel	4.200	4.345	4.495	4.650	4.810	4.976	3,45%
Caminhões	1.241	1.273	1.307	1.341	1.376	1.412	2,61%
Motocicletas	3.089	3.240	3.398	3.564	3.738	3.920	4,88%
Ônibus	70	69	69	68	67	67	-
TOTAL	8.603	8.927	9.268	9.622	9.991	10.374	0,98%

Fonte: do autor (2011).

Tabela 06 – Projeção *média* de evolução da frota local

Tipo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Média
Automóvel	4.200	4.494	4.808	5.145	5.505	5.890	7,00%
Caminhões	1.241	1.323	1.411	1.505	1.605	1.711	6,64%
Motocicletas	3.089	3.429	3.807	4.227	4.692	5.209	11,02%
Ônibus	70	73	76	79	82	86	4,16%
TOTAL	8.603	9.320	10.103	10.955	11.884	12.896	

Fonte: do autor (2011).

Tabela 07 – Projeção *maior* de evolução da frota local

Tipo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Maior
Automóvel	4.200	4.643	5.133	5.674	6.273	6.935	10,55%
Caminhões	1.241	1.373	1.520	1.682	1.861	2.060	10,67%
Motocicletas	3.089	3.619	4.240	4.967	5.819	6.817	17,15%
Ônibus	70	76	84	91	100	109	9,29%
TOTAL	8.603	9.712	10.976	12.414	14.053	15.920	

Fonte: do autor (2011).

Os termos utilizados para qualificar as projeções dos extremos limitaram-se à relação entre ambas de uma forma numérica (*menor* e *maior*). Poderiam ter sido as denominações *pior* e *melhor*, *pessimista* e *otimista* ou qualquer outras comumente utilizadas no estabelecimento de cenários, contudo, percebeu-se que poderiam denotar conceitos de *certo* e *errado* ou pior ainda, criar qualquer opinião tendenciosa, algo que não é pretensão deste trabalho.

5.3 População local

Na caracterização do ambiente pesquisado, é possível ter uma noção do tamanho de Itapiranga baseando-se na população. O senso 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE - apontou 15.409 habitantes no município. O que desperta curiosidade é que a mesma fonte apresenta os dados que compõe a tabela abaixo.

Tabela 08 – População de Itapiranga

Ano	População	Varição
1996	14.595	
2000	13.998	-4,09%
2007	15.238	8,86%
2010	15.409	1,12%

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2011).

Mesmo considerando a desproporcionalidade entre os períodos em que os censos foram realizados, nota-se que o comportamento evolutivo demográfico da cidade foi inexpressivo se comparado ao horizonte de tempo da análise em questão (5,58% de 1996 a 2010).

6 CONCLUSÃO

As informações apresentadas nos resultados da pesquisa possibilitam algumas conclusões, outros desdobramentos e novos estudos, que poderão enriquecer ainda mais as tomadas de decisão por parte das autoridades competentes. Contudo, considerando-se as informações colhidas, para o momento, é possível concluir que:

Sobre os acidentes de trânsito, a estatística mostra que no período pesquisado não houve variação e/ou evolução considerável entre os períodos e que as ocorrências predominam nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Conforme já comentado, tal período coincide com as festas de final de ano, férias escolares e carnaval. Supor quais sejam as causas, até é possível, contudo, assegurá-las também não é objeto deste estudo.

A respeito das vítimas, considerando que a maior parte delas seja de Itapiranga, em 2010, a cifra alcançou o índice de **1,30%** da população. Confrontando tal informação com os dados apresentados nos Gráfico 10 – “Situação das vítimas”, percebe-se que a maioria delas necessitou de atendimento em algum Pronto Socorro, evidenciando a gravidade das lesões.

Analisando a cifra de 1,30%, apresentada acima, isoladamente a mesma não aparenta carecer atenção, contudo, conforme o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, a cifra, em Santa Catarina, em 2010, alcançou 13.031 vítimas de acidentes de trânsito. Para um Estado que, cuja população, no mesmo ano, correspondia a 6.248.436 de habitantes, **0,21%** do seu contingente envolveu-se em algum tipo de acidente de trânsito. No plano nacional, a cifra diminuiu sensivelmente. Dos 190.732.694 brasileiros, “apenas” 127.179 envolveram-se em algum acidente, o que representa **0,07%** da população.

Torna-se evidente que o percentual de envolvidos em acidentes de trânsito em Itapiranga é um detalhe que merece atenção.

Outra questão que se destaca, apresentada no Gráfico 8, é a faixa etária das vítimas envolvidas nos acidentes de trânsito, liderada pelos 21 a 30, seguida da faixa dos 11 aos 20 anos. Não é o estereótipo do “vovô”, que já não enxerga direito, que não tem mais a mesma coordenação motora, que conseguiu sua carteira de habilitação em uma época em as auto-escolas não eram necessárias (bastava fazer o teste de direção), que sai de casa apenas para ir à missa de domingo, para fazer seu rancho mensal e para sacar sua aposentadoria... o responsável pela maioria dos acidentes, mas sim, aqueles que, teoricamente, tiveram mais acesso ou então, acesso mais facilitado aos estudos e à conscientização sobre trânsito seguro,

proposto pelas auto-escolas e campanhas dos diversos departamentos de trânsito. O “problema maior” está com eles...

Sobre a frota, é imprescindível abordar o assunto, haja vista seu envolvimento intrínseco com o tema em questão. Ao analisar as vendas de veículos apresentadas na Tabela 01, percebe-se um decréscimo na variação da evolução entre o período de 2008 a 2010, contudo, a variação da frota **nacional**, apresentada na Tabela 02, não possui tal particularidade. Característica similar a esta última pode ser observada na Tabela 03, na frota **local**. Os fatos responsáveis por tais fenômenos, não são foco do presente estudo, mas, fica evidenciada a *evolução da frota* nas três tabelas.

Afirmar que, estatisticamente, existe a possibilidade de, em 2015, a frota de Itapiranga atingir patamares próximos a 16.000 veículos, na maior das projeções, ou, então, 10.000 na menor, e, estabelecer que isso será bom ou ruim para a comunidade, requer uma análise mais apurada por parte do poder público com seus órgãos responsáveis e ligados ao tema. Contudo, fato é que, Itapiranga deverá se preocupar e agir para absorver tal evolução. Absorver no sentido de prover as alterações necessárias, seja na malha viária, conscientização dos usuários ou outro elemento envido, para reduzir ou manter os números de ocorrências de trânsito no patamar atual.

Sobre a população, acredita-se que tecer algumas linhas a respeito da população local tenha alguma valia. A Tabela 08 – *População de Itapiranga* - apresenta a intrigante evolução demográfica do município. Em catorze anos a cifra obteve o incremento de 814 pessoas, ou seja, 58 habitantes por ano. Se deste lado da balança a situação manteve-se estável durante catorze anos, do outro lado, a frota de veículos, em singelos oito anos, duplicou.

Concluindo, a participação do CBMSC no Conselho Municipal de Trânsito de Itapiranga é a proposta primordial deste ensaio. Considerando o teor do início deste capítulo, reafirma-se que estudos mais intensos podem enriquecer e fundamentar ainda mais as decisões deste conselho. Se em cada reunião fossem disponibilizadas informações como as que ora foram apresentadas e, se um membro do CBMSC tivesse participação ativa no grupo, como um técnico da área da segurança pública, acredita-se que as decisões acima mencionadas teriam um amparo ainda maior do que já possuem.

Por fim, sugere-se que o Corpo de Bombeiros atue na área preventiva com a realização de campanhas e palestras educativas, uma vez que, possui a maior credibilidade junto a população e colaborando dessa forma, com a formação de cidadãos mais conscientes de sua responsabilidade no trânsito.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. Disponível em <<http://www.anfavea.com.br/carta.html>> Acesso em 3 out 2011.

BIEGER, Tiago Sidnei. **Estratégias para aproximar CBMSC à comunidade itapiranguense através do idioma, 2011.** Artigo Científico (Curso de Formação Soldados) – Centro de Ensino Bombeiro Militar – Corpo de Bombeiro Militar do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

COM CIÊNCIA - [REVISTA ELETRÔNICA DE JORNALISMO CIENTÍFICO](http://www.comciencia.br). Disponível em <<http://www.comciencia.br>> Acesso em 3 out 2011.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA. Centro de Ensino Bombeiro Militar. **Guia para elaboração de trabalhos acadêmicos.** Florianópolis: CEBM, 2010.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO. Disponível em <<http://www.detran.sc.gov.br/estatistica>> Acesso em 17 jul 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Disponível em <<http://www.dnit.gov.br>> Acesso em 3 out 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>> Acesso em 3 out 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidades>> Acesso em 17 jul 2011.

PORTAL DO TRÂNSITO. Disponível em <<http://www.portaldotransito.com.br>> Acesso em 05 out 2011.

PORTÃO, Sergio de Bona. **Coletânea de legislação de trânsito.** Tubarão, SC: Copiart, 2006

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPIRANGA. Disponível em <<http://www.itapiranga.sc.gov.br>> Acesso em 17 jul 2011.

RAMPAZZO, Sonia Elisete. **Desmistificando a metodologia científica: guia prático de produção de trabalhos acadêmicos** / Sônia Elisete Rampazzo, Fernanda Zanin Mota Corrêa. – Erechin, RS: Habilis, 2008