



**Escola Nacional de  
Administração Pública**

**COMO A IMPLANTAÇÃO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA PODE MINIMIZAR OS  
IMPACTOS NEGATIVOS DO TRANSPORTE/DESLOCAMENTO DE  
MUNICÍPIOS/PACIENTES EM VEÍCULOS DE URGÊNCIA/EMERGÊNCIA:**

**O CASO DO MUNICÍPIO DE SANTA TEREZA DO OESTE – PARANÁ.**

Autora: Silvana Bedolini de Sá

Graduanda em Especialização em Desenvolvimento Local e Objetivos de  
Desenvolvimento Sustentável

Período(s): Novembro/2018 à Março/2019

Email(s): [bedolini\\_sil@hotmail.com](mailto:bedolini_sil@hotmail.com)

Instituição de Ensino: ENAP – Escola Nacional de Administração Pública

Orientadora: Silvana Helena Granemann.

## Resumo

A responsabilidade pelo sistema de trânsito brasileiro, inclusive planejamento, é de cada Município, cabendo a cada um, a regulamentação local. Diariamente nos deparamos com situações que demandam dos motoristas/condutores maior prudência na direção veicular, principalmente na concessão de passagem aos Veículos de Urgência/Emergência. Neste sentido, o presente Projeto de Intervenção visa elaborar uma política pública, cuja finalidade é dar celeridade e eficiência ao transporte/deslocamento de pacientes/municípios de Santa Tereza do Oeste até hospitais/clínicas/laboratórios de Cascavel. Assim, em busca de alternativas para atender a demanda em saúde, Santa Tereza do Oeste e outros vinte e quatro municípios criaram o Consórcio Intermunicipal de Saúde do Oeste do Paraná, sediado em Cascavel onde possui maiores e melhores ofertas em serviços de saúde de média e de alta complexidade. Neste diapasão, a Agenda 2030, em todo o seu contexto, nos apresenta metas que estão diretamente ligadas ao presente Projeto de Intervenção. O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável – ODS 3 – Saúde e Bem-Estar, prevê o compromisso de assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades e o ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis anuncia o dever de tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; urgência/emergência; deslocamento/transporte; Agenda 2030; Santa Tereza do Oeste.

## **Lista de Figura e Tabela.**

Tabela 1 – Taxas de crescimento da população brasileira – urbana e rural – anos 1950 a 2000.....	07
Figura 01 – Municípios do Consórcio Intermunicipal de Saúde do Oeste do Paraná - CISOP.....	11

## SUMÁRIO

1 Introdução.....	05
2 Problema .....	07
3 Justificativa .....	10
4 Objetivos.....	15
4.1 <i>Objetivo geral</i> .....	15
4.2 <i>Objetivos específicos</i> .....	15
5 Revisão de Literatura.....	17
6 Metodologia .....	20
7 Cronograma.....	21
8 Recursos necessários .....	22
8.1 Equipe do projeto .....	22
8.2 Recursos e Materiais Necessários .....	22
9 Resultados esperados .....	24
10 Referências bibliográficas.....	25

## 1. Introdução

A função dos Municípios Brasileiros, no que diz respeito ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), ganhou papel importante com a promulgação da Constituição Federal de 1988. Embora a competência de legislar sobre a matéria seja privativa da União (art. 22, XI), os municípios são responsáveis por todos os segmentos que dizem respeito à parada, à circulação e ao estacionamento dos veículos e, a estes competem, a fiscalização e a aplicação de sanções, em casos de infrações.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), criado pela Lei Federal nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997, prevê em seu art. 5º que o Sistema Nacional de Trânsito – SNT seja composto por órgãos e entidades das distintas esferas de governo: Federal, Estadual, Distrito Federal e Municipal. Ainda no art. 24, do mesmo diploma legal, é apresentada a competência dos órgãos e das entidades Municipais, no âmbito de sua circunscrição, dentre elas ressaltamos o *Inciso II*: “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e de segurança de ciclistas”.

Neste diapasão, o CTB, em seu art. 5º<sup>1</sup>, introduziu novos conceitos sobre a municipalização do trânsito. Ou seja, cada município se torna responsável, solidariamente, pelo planejamento, operação, fiscalização e educação no trânsito, devendo agir de forma integrada com o Sistema Nacional de Trânsito.

Insta salientar que a organização do trânsito e todos seus desdobramentos são partes integrantes das ações do planejamento urbano. Deste modo, todos os municípios devem ter e, não o tendo, devem prestar serviços de engenharia de tráfego eficiente e atentar-se às previsões legais presentes em seus Planos Diretores<sup>2</sup>, sendo este último, um instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Todavia, a realidade da maioria dos municípios brasileiros se mostra distante do ideal teórico citado acima. O crescimento urbano desordenado resulta num grande

---

<sup>1</sup>Art. 5º, CTB: 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, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de motoristas/condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

<sup>2</sup> O Município de Santa Tereza do Oeste promulgou em 05 de julho de 2016 a Lei Municipal nº. 2.005/2016 que dispõe sobre Sistema Viário da Sede do Município, tal lei é parte integrante do Plano diretor Municipal.

desafio para a gestão de governança local, principalmente, porque foge de seu controle o uso e a ocupação do solo urbano, disseminando diversos problemas sociais, ambientais, econômicos e de mobilidade.

A grande demanda pelo transporte individual e a oferta de veículos cada vez mais modernos e desenvolvidos com tecnologias de ponta, contribuíram fortemente para o aumento dos problemas de mobilidade enfrentados pelas grandes cidades. Este efeito resulta em uma imobilidade urbana, conforme Andréia Leal, citada por Rodrigo C. De Campos, Luis Henrique Maciel, Mariana Pastore, Eula C. S. Silva e Lucas A. Simi – Mobilidade Urbana (2014, pag.83): é hora de descobrir novos caminhos, segundo levantamento realizado na Cidade de São Paulo, onde cerca de 31% (trinta e um por cento) dos veículos conduzidos na área urbana, estão com apenas uma pessoa dentro do seu carro.

A mobilidade urbana consiste em uma condição criada para que as pessoas se movam de um determinado local para outro. O transporte rodoviário no Brasil teve propulsão em meados da década de 20, com objetivo de desenvolvimento e integração entre as regiões do país. Já na década de 50, o então governo do Presidente da República, Juscelino Kubistchek, com a tão famosa logo: “50 anos em 05”, buscou a ampliação e a manutenção corretiva no sistema viário brasileiro e ainda como política econômica, concedeu incentivos para que as empresas automobilísticas se instalassem no Brasil.

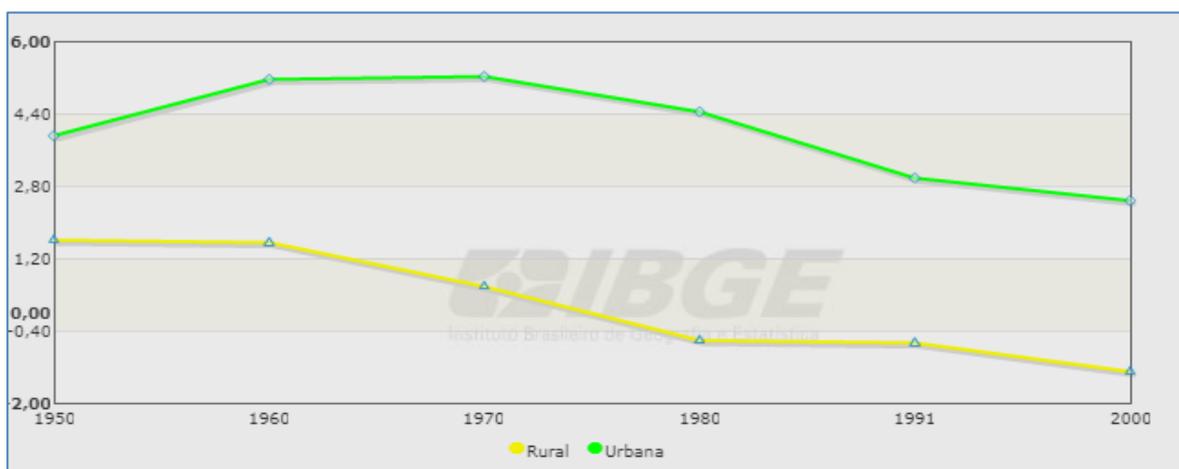
A partir desta época os carros se tornaram cada vez mais populares para os brasileiros, fato este que contribui para o inchaço urbano da malha viária, aliado a falta de investimentos em transportes públicos. Dos anos 90 até a virada do século XXI, a importância de se ter, fica mais evidente em nossa sociedade. As pessoas começam a interpretar que ser proprietário de um veículo é como ter um importante cartão de visitas, uma autoafirmação de posse, uma questão de *status*. Em decorrência disto, o problema da mobilidade urbana somente se agravou, chegando ao caos: basta observar o que é nosso trânsito hoje em dia.

## 2. Problema

A gestão da mobilidade urbana é um dos grandes desafios das políticas públicas na atualidade, principalmente pelo o crescimento vertiginoso da migração rural-urbano em nosso país.

Segundo dados do Censo, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, no ano de 2010, a população do Brasil era constituída por 190.732.694 (cento e noventa bilhões, setecentos e trinta e dois mil e seiscentas e noventa e quatro) pessoas e, destas, cerca de 84% (oitenta e quatro por cento) viviam em zonas urbanas e 16% (dezesseis por cento), viviam em zonas rurais. Conforme Tabela 1, no ano 2.000, o Brasil teve crescimento de 2,47% na taxa da população urbana. Nos anos 70, este crescimento chegou a ser de 5,22%. Em contrapartida, pode-se observar que as taxas de crescimento da população nas áreas rurais vêm decrescendo.

Tabela 1 – Taxas de crescimento da população brasileira – urbana e rural – anos 1950 a 2000.



Fonte: IBGE, 2010.

Com a concentração crescente da população nos espaços urbanos, faz-se cada vez mais necessária a intervenção do poder público no sentido de propor políticas públicas inclusivas que minimizem os problemas de nossas cidades. A falta de transporte público e o grande número de veículos particulares circulando diariamente, afetam a todos os cidadãos e, especialmente, de modo muito sério, os munícipes/pacientes que dependem dos sistemas de transporte público em veículos de urgência/emergência para receberem atendimento médico em outras cidades, que

não as suas de origem.

No município de Santa Tereza do Oeste esta realidade não destoa das demais. Esta situação caótica se reflete diariamente quando do transporte/deslocamento de munícipes/pacientes em veículos de urgência/emergência, para as várias clínicas e/ou unidades hospitalares e suas especialidades, no Município de Cascavel, uma vez que alguns atendimentos em saúde não são prestados neste município.

Este Projeto de Intervenção (PI) tem por meta regulamentar alguns itens relacionados ao transporte, no caso de urgência/emergência, de munícipes/pacientes do município de Santa Tereza do Oeste para casas hospitalares e/ou laboratórios da Cidade de Cascavel, buscando celeridade e a máxima eficiência.

Desta maneira, os veículos de urgência/emergência devem ter prioridade no trânsito, conforme preconiza o art. 29, Inciso VII, Alíneas *a*, *b*, *c* e *d*, da Lei nº. 9.503/1997 – Código de Transito Brasileiro (CTB):

“Art. 29, VII, CTB:

- a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;
- b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;
- c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;
- d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

Neste sentido, diante da rapidez com que tais veículos devem se deslocar no caso urgência/emergência<sup>3</sup> e, diante de eventuais penalidades administrativas que podem decorrer nos casos em tela, (transitar acima da velocidade máxima permitida e avançar cruzamento com o semáforo fechado), necessário se faz a elaboração de uma política pública que isente os motoristas/condutores, servidores públicos do Município, quando da situação narrada, de sofrer penalidades. O que ocorre é que as multas pecuniárias e os pontos decorrentes das infrações são de responsabilidade do motorista infrator.

---

<sup>3</sup> Entende-se aqui por **urgência** a situação que não pode ser adiada, devendo ser atendida o mais breve possível, pois em caso de demora, as consequências podem, inclusive, levar a morte. Decorrente do verbo “urgir” que “não aceita demora”. E, por **emergência**, quando a situação é crítica, decorrente de perigo incidente, imprevisto.

No que corresponde a realidade do Município de Santa Tereza do Oeste, faz-se necessária uma política pública elaborada em parceria com o Município de Cascavel, uma vez que o primeiro, objeto do nosso estudo, só assiste os munícipes/pacientes em atenção básica de saúde, havendo necessidade, portanto, de buscar recursos de saúde especializada no Município vizinho. Tal política deve contar com acordo mútuo entre os municípios envolvidos para que ambulâncias municipais possam, quando da urgência/emergência, infringir normas de trânsito, como por exemplo, exceder a velocidade máxima permitida ou avanço de cruzamento com semáforo/sinal fechado (vermelho), sem que os motoristas/condutores sofram eventuais penalidades.

A Atenção Básica de Saúde ou também chamada de Atenção Primária em Saúde é desenvolvida nos municípios brasileiros, no local mais próximo da vida das pessoas, sendo a principal porta de entrada da população, o principal acesso aos recursos de saúde. Caracteriza-se por um conjunto de ações de saúde visando a promoção e proteção da saúde, a prevenção de agravos, o diagnóstico, o tratamento e a reabilitação.

A Média Complexidade Ambulatorial é composta por ações e serviços que visam atender aos principais problemas e agravos de saúde da população, cuja complexidade da assistência na prática clínica demanda a disponibilidade de profissionais especializados e a utilização de recursos tecnológicos, para o apoio ao diagnóstico e ao tratamento.

Já a Atenção Especializada, conforme conceituação do Ministério da Saúde (2015) é:

“O conjunto de procedimentos que, no contexto do SUS, envolve alta tecnologia e alto custo, objetivando propiciar à população acesso a serviços qualificados, integrando-os aos demais níveis de atenção à saúde (atenção básica e de média complexidade). As principais áreas que compõem a alta complexidade do SUS, e que estão organizadas em “redes”, são: assistência ao paciente portador de doença renal crônica (por meio dos procedimentos de diálise); assistência ao paciente oncológico; cirurgia cardiovascular; cirurgia vascular; cirurgia cardiovascular pediátrica; procedimentos da cardiologia intervencionista; procedimentos endovasculares extracardíacos; laboratório de eletrofisiologia; assistência em traumatologia; procedimentos de neurocirurgia; assistência em otologia; cirurgia de implante coclear; cirurgia das vias aéreas superiores e da região cervical; cirurgia da calota craniana, da face e do sistema estomatognático; procedimentos em fissuras lábio palatais; reabilitação protética e funcional das doenças da calota craniana, da face e do sistema estomatognático; procedimentos para a avaliação e tratamento dos transtornos respiratórios do sono; assistência aos pacientes portadores de queimaduras; assistência aos pacientes portadores de obesidade (cirurgia bariátrica); cirurgia reprodutiva; genética clínica; terapia nutricional; distrofia

muscular progressiva; osteogênese imperfecta; fibrose cística e reprodução assistida”.

### 3. Justificativa

O Município de Santa Tereza do Oeste localiza-se na Região Oeste do Estado do Paraná. Possui uma área territorial de 326.917km<sup>2</sup>. Conforme o Censo do IBGE de 2010, de acordo com seu caderno estatístico, o município possuía 10.332 habitantes e está a uma altitude de 749 metros acima do nível do mar. Localiza-se a 550 km da capital do Estado - Curitiba e está a 600 km do Porto de Paranaguá.

O município foi colonizado por emigrantes, composto por famílias vindas de diversas localidades, atraídas pelas ofertas de trabalho oriundas das atividades nas madeiras. O povoado foi se expandindo e com ele a necessidade da ampliação dos serviços públicos.

Na década de 80, com o fim da exploração da madeira, Santa Tereza passou a concentrar sua atividade principal na agricultura, a qual tornou-se a base econômica e, que até hoje, responde por 60% (sessenta por cento) do potencial econômico.

O Distrito de Cascavel foi criado com o nome de Santa Tereza, pela Lei Estadual n°. 5263, de 13 de janeiro de 1.966. Foi elevado à categoria de Município com a denominação de Santa Tereza do Oeste, através da Lei Estadual n°. 9008, de 12 de junho de 1.989.

O Município está em constante desenvolvimento, com destaque para as atividades ligadas à agricultura, agro comércio e indústrias. Ocorre, que apesar do notável desenvolvimento o município não possui estrutura física e financeira para atendimento especializado, de média e alta complexidade, em saúde. Também não possui em seu território hospitais e laboratórios de especialidades, realidade comum a grande parte dos municípios do oeste paranaense.

O atendimento em saúde no município de Santa Tereza do Oeste consiste no atendimento de atenção primária em saúde da família. Possui um pequeno centro de especialidades municipais que presta serviços, tais como: pediatria e neuropediatria, assistência social, ginecologia, nutrição e psiquiatria. Todavia, a oferta é menor que a demanda, havendo necessidades diárias de pacientes/municípios se deslocarem e buscarem atendimentos, na Cidade de Cascavel.

Neste sentido, como forma de desenvolver uma política em saúde que atenda a demanda dos municípios e, sem onerar as finanças públicas, 25 (vinte e cinco) Municípios resolveram se consorciar e foi criado então, no ano de 1995, o Consórcio

Intermunicipal de Saúde do Oeste do Paraná - CISOP<sup>4</sup>. A Figura 1 demonstra a abrangência territorial e os municípios que fazem parte do Consórcio.

Figura 01 – Municípios do Consórcio Intermunicipal de Saúde do Oeste do Paraná - CISOP.



Fonte: CISOP – Consórcio Intermunicipal de Saúde do Oeste do Paraná

Dentre os municípios consorciados pode-se observar que o maior município é Cascavel<sup>5</sup>. Nele estão instalados grande parte dos laboratórios e dos hospitais que fazem os atendimentos a todos os consorciados do CISOP.

<sup>4</sup> Art. 05 – Regimento Interno do CISOP: “São atribuições do CISOP, além daquelas previstas no seu Estatuto Social, a cooperação técnica na área de saúde entre os consorciados, visando à promoção, prevenção, recuperação e produção de ações de saúde pública assistenciais, prestação de serviços especializados de média e alta complexidade, exames laboratoriais, de imagem (...)”.

<sup>5</sup> O município de Cascavel é considerado a capital regional do Oeste do Paraná e polo estratégico do Mercosul. Possui uma população de 286.205 pessoas segundo o Censo IBGE-2010. É conhecida como

O CISOP atende atualmente uma população aproximada de 469.153 (quatrocentos e sessenta e nove mil e cento e cinquenta e três) habitantes. É mantido com recursos do Sistema Único de Saúde - SUS e para complementar o orçamento, os municípios consorciados contribuem, por meio de mensalidades, que são proporcionais a população de cada município.

Ademais, os principais atendimentos contemplados são consultas especializadas, exames laboratoriais, exames em geral, raio-x, eletrocardiograma, eletroencefalografia, pequenas cirurgias, colonoscopia, atendimento ao diabético, e consultas realizadas no Centro de Orientação de Apoio e Sorológico – COAS.

Como os principais atendimentos são prestados fora de Santa Tereza do Oeste, os munícipes/pacientes se veem obrigados a extrapolar estes limites territoriais quando da necessidade de buscar serviços de saúde, compreendidos como de atenção de média e de alta complexidade, de atenção especializada e para realização de exames laboratoriais. Sendo assim, quando for caracterizada a urgência/emergência no transporte/deslocamento de munícipes/pacientes (em casos de internamentos, exames para diagnóstico de enfermidades, etc.) é essencial uma dedicação diferenciada por parte de todos os profissionais em saúde, inclusive por parte dos motoristas/condutores de ambulâncias, uma vez que quanto menor o tempo gasto com deslocamento, melhores são as chances de sobrevivência e/ou menores os riscos de sequelas.

Neste diapasão, muitos motoristas/condutores relatam temer sanções administrativas caso sejam autuados por infração de trânsito, mesmo que a ocasião exija maior celeridade do transporte/deslocamento, inclusive, porque a administração cobra dos próprios motoristas/condutores os valores referentes às multas recebidas quando da direção de veículos oficiais.

Ao precisar de um atendimento de urgência/emergência, o contribuinte espera que este seja eficaz e célere. Em razão disso, quando houver necessidade de transporte/deslocamento este deverá ocorrer em menor tempo possível, assim, eventualmente, a velocidade empregada pelos motoristas/condutores, na maioria das

---

uma Cidade Universitária e Industrial, por possuir centenas de indústrias e centros universitários. Possui uma área territorial de 2.101,074km<sup>2</sup> e um PIB *per capita* de R\$ 34.106,93, segundo dados do IBGE-2016. Possui entroncamento rodoviário estratégico, interligando vários destinos como: a Capital Curitiba, a região Norte do Paraná, os Estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, além de portos do litoral e os países como Paraguai e Argentina.

ocorrências, é extrapolada, ultrapassando os limites máximos definidos nas vias de trânsito urbano.

Ocorre que, embora o CTB garanta prioridade aos veículos de urgência/emergência, nada prevê sobre as sanções sofridas em casos de infrações de trânsito, tão pouco, aborda em suas alíneas, eventuais isenções de responsabilidades de motoristas/condutores, quando da situação narrada. Assim, mesmo diante de um potencial risco de vida, os motoristas/condutores dirigem de acordo com a sinalização da via, isto não significa que a vida valha menos que o valor de uma multa, porém, muitas multas têm valores monetários altos se comparados aos salários mensais recebidos pelos servidores – motoristas/condutores – e, além disto, são acompanhados de descontos dos pontos recebidos na Carteira Nacional de Habilitação - CNH, o que inibe os motoristas/condutores de dirigirem em tempo hábil, para atender as necessidades.

Destarte que se houvesse um mecanismo que permitisse a cooperação entre os municípios de Santa Tereza do Oeste e Cascavel, com objetivo de isentar as sanções decorrentes de infrações de trânsito cometidas pelos motoristas/condutores de veículos de urgência/emergência, ou em caráter de urgência/emergência, quando embasado em prontuário médico, o sucesso, numa eventual intervenção médica ou a minimização de sequelas por trauma sofrido, quando diagnosticado açodadamente, seria atenuado com menor tempo de deslocamento do munícipe/paciente até seu destino, qual seja: hospitais, clínicas, laboratórios, etc., do município de Cascavel.

Cabe ressaltar, diante do exposto, que o problema da mobilidade urbana está presente somente no perímetro urbano de Cascavel. O deslocamento/transporte de Santa Tereza do Oeste até chegar a Cascavel, no seu perímetro urbano - se dá por meio da BR 277, numa distância de 17 (dezessete) quilômetros, aproximadamente. O trânsito na citada rodovia, apesar de ser intenso, possui um escoamento dentro da normalidade. Porém, quando entra no perímetro urbano de Cascavel, são muitas as sinalizações de trânsito com restrições de velocidade e semáforos.

Segundo pesquisa feita no *site* da Companhia de Engenharia de Transporte e Trânsito de Cascavel - CETTRANS, até 11 de junho de 2018, existiam 42 (quarenta e dois) equipamentos de fiscalização eletrônica no perímetro urbano de Cascavel. Segundo a referida Companhia a fiscalização eletrônica auxilia os órgãos de trânsito no cumprimento das normas de segurança e de trânsito, definidas pela lei.

De acordo com o estudo elaborado pelo Governo do Município de Cascavel<sup>6</sup>, no ano de 2004, o município contava com 14 (quatorze) vias estruturais<sup>7</sup>; 06 (seis) vias perimetrais<sup>8</sup> e 74 (setenta e quatro) vias coletoras<sup>9</sup>. Ainda contava com 192 (cento e noventa e dois) semáforos. Se considerarmos o lapso temporal do último estudo, podemos concluir que certamente o número de fiscalização eletrônica e de semáforos aumentaram, principalmente pelo aumento da frota de veículos. No ano de 2003 o Município de Cascavel contava com 89.380 (oitenta e nove mil e trezentos e oitenta) veículos. No ano de 2018, este número atingiu o montante de 229.677 (duzentos e vinte e nove mil e seiscentos e setenta e sete) veículos. Neste sentido, conforme já explanado anteriormente, Cascavel é a rota que interliga diversos polos e, sendo assim, estima-se que por dia o fluxo de veículos na Cidade chega a triplicar.

A Agenda 2030 – “Transformando nosso mundo”, é um compromisso assumido por 193 (cento e noventa e três) países da ONU – Organizações das Nações Unidas, que elegeram um caminho sustentável, ousado e transformador, com objetivos e metas que devem ser praticadas por todos para garantirmos um futuro melhor para as próximas gerações. Cada ação, faz a diferença, assim, o presente PI visa atender 02 (dois) Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS, quais sejam: o ODS 03 – Saúde e bem-estar – assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades; e, ODS – 11 - Cidade e Comunidades Sustentáveis – tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

---

<sup>6</sup> Segundo pesquisa realizada no *site* do Governo Municipal <https://cascavel.atende.net/>.

<sup>7</sup> Compreendem as vias que formam a estrutura viária principal da cidade, destinada a receber a maior carga de tráfego, definindo os principais acessos da cidade e ligações interurbanas. A velocidade máxima permitida é 60km/h, exceto na área central que é de 40km/h.

<sup>8</sup> Compreendem o conjunto de vias para o fluxo de tráfego pesado, limitando a sua circulação na periferia da área central. A velocidade máxima permitida nestas vias é de 60 km/h.

<sup>9</sup> Compreendem as vias que recebem e distribuem o tráfego de vias locais e alimentam as vias estruturais, bem como formam o itinerário das linhas de transporte coletivo. A velocidade máxima permitida é de 40km/h nas áreas centrais e 60 km/h fora das áreas centrais.

## 4. Objetivos

### 4.1 Objetivo geral

Implantar uma política pública municipal que tenha por finalidade isentar os motoristas/condutores contratados pelo serviço público de saúde da Prefeitura Municipal de Santa Tereza do Oeste, de sanções relativas as infrações de trânsito, quando na direção de ambulâncias em caráter de urgência/emergência ou de veículos que estejam sob estas característica (Art. 29, inciso VII do Código de Trânsito Brasileiro).

### 4.2 Objetivos específicos

1 – Elaborar relatório com dados relativos a quantidades e quais foram os serviços de urgência/emergência demandados pelos munícipes/pacientes do Município de Santa Tereza do Oeste, (Locais e endereços), de janeiro a dezembro de 2018;

2 – Elaborar relatório com dados sobre o quantitativo de servidores que são motoristas/condutores de ambulâncias e que fazem parte do quadro de funcionários da Secretaria Municipal de Saúde, de Santa Tereza do Oeste;

3 – Quantificar a frota de veículos da Secretaria Municipal de Saúde de Santa Tereza do Oeste e identificar quais deles são utilizados para o transporte de munícipes/pacientes;

4 – Fazer um levantamento do quantitativo e do qualitativo das multas de trânsito cometidas pelas ambulâncias Municipais e veículos da Secretaria de Saúde que são utilizados para transporte de munícipes/pacientes, bem como os locais das infrações, de janeiro a dezembro de 2018.

5 – Estabelecer um Termo de Compromisso a ser firmado com o Município de Cascavel – Paraná, cujo objeto seja a isenção de sanções de infrações de trânsito cometidas pelas ambulâncias do Município de Santa Tereza do Oeste, quando em serviço extraterritorial e desde que caracterizada a urgência/emergência, ou veículo oficial sob essas características;

6 – Desenvolver um *software* para ser instalado em dispositivos eletrônicos

móveis, com o objetivo de fiscalização, celeridade e eficiência do serviço prestado. Deste modo a Secretaria Municipal de Saúde de Santa Tereza do Oeste poderá se comunicar em tempo real com o órgão de trânsito do Município de Cascavel, informando os dados precisos da ocorrência como: motivo do transporte/deslocamento, local de destino, dados do motorista e do veículo, bem como nome do médico responsável. O citado *software* tem por função coibir eventuais imprudências que os motoristas/condutores possam cometer na direção dos veículos, em caso de urgência/emergência.

## 5. Revisão de Literatura

A partir da leitura da realidade, do diagnóstico do problema e, definidas em quais linhas devem ocorrer a intervenção, o profissional deve traçar a política pública ou um conjunto delas que garantam a assistência municipal e o desenvolvimento social e sustentável.

Neste sentido, diante do problema observado no Município de Santa Tereza do Oeste, necessário se faz a intervenção para que os serviços de saúde prestados pelo município sejam oferecidos com maior celeridade e efetividade.

O Brasil é um dos 193 (cento e noventa e três) Estados Membros da ONU – Organizações das Nações Unidas que pactuou o protocolo internacional, em setembro de 2015, culminando no documento a Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável. Tal Agenda é constituída de 17 (dezessete) Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e 169 (cento e sessenta e nove) metas.

Como seu preâmbulo destaca, a Agenda 2030 “é um Plano de Ação para as pessoas, o planeta e a prosperidade” (MRE, 2015, p. 1). Mas, para que ela tenha êxito, é essencial que cada país implemente políticas públicas e legislações que garantam as condições necessárias para que suas metas sejam cumpridas. Sendo assim, os Poderes Executivo e Legislativo - em todas as suas esferas - têm papel crucial no êxito desta Agenda.

No âmbito subnacional, governantes e gestores locais devem ser os protagonistas na conscientização e mobilização em torno desta Agenda, visando sua disseminação e o alcance das metas estabelecidas por meio da localização da Agenda 2030 em suas políticas públicas.

Neste diapasão, trataremos neste PI, diretamente com o ODS 03 - Saúde e Bem-Estar - assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades. Serão observadas duas de suas metas: a meta 3.2 - preconiza que até 2030 devemos acabar com as mortes evitáveis de recém nascidos e crianças menores de 5 anos, em todos os países objetivando reduzir a mortalidade neonatal para pelo menos até 12 por 1.000 nascidos vivo e a mortalidade de crianças menores de 5 anos para pelo menos até 25 por 1.000 nascidos vivos; e a meta 3.d - reforçar a capacidade de todos os países, particularmente os países em desenvolvimento, para o alerta precoce, redução de riscos e gerenciamento de riscos nacionais e globais à saúde.

Ainda, com base na Agenda 2030, também será observado o ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis – tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resistentes e sustentáveis. Dentre as suas metas estão: “garantir o acesso de todos a habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos<sup>10</sup>” e “proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros<sup>11</sup>”.

Deste modo, a execução do PI visa proteger o bem maior que possuímos, a **vida**, bem como estruturar uma política pública que possa ser replicada como case de sucesso, com enfoque nos munícipes/pacientes, “sem deixar ninguém para trás”, também como preconiza a Agenda 2030.

Alexandre de Moraes, diz que o direito a vida é o mais fundamental de todos os direitos, já que se constitui em pré-requisito a existência e exercício de todos os demais (MORAES, 2005). Ou seja, a vida é um direito garantido a todas as pessoas, sem nenhuma distinção, concedido desde o nascimento.

Um dos grandes problemas enfrentados pelas grandes cidades é a mobilidade urbana. Todo dia, milhares de pessoas saem em busca de serviços de qualidade, o que acarreta em diversos veículos nas ruas, encharcando a malha viária.

Segundo Dawid Danilo Bartelt (BARTELT, 2016) “o efeito disso é o que se chama de gol contra”, ou seja, os proprietários dos veículos os colocam à disposição nas ruas, excluindo os transportes coletivos e meio alternativos, gerando uma imobilidade generalizada.

Neste sentido, a justificativa para infringir as regras de trânsito é a proteção da vida humana, pois proporcionar o deslocamento célere de munícipes/pacientes de Santa Tereza do Oeste em busca de recursos médicos no município de Cascavel, pode evitar graves sequelas, inclusive salvar vidas com a transferência de munícipes/pacientes para casas hospitalares.

O renomado professor André Pacheco Teixeira Mendes considera que a ilicitude é sinônimo para fins penais de “antijuridicidade”. (MENDES, 2012). Justificação é uma permissão de atuar, em determinadas circunstâncias, de maneira que a princípio (fora do contexto da ação) seria crime. Assim, a atuação se justifica

---

<sup>10</sup> Meta 11.1 – Até 2030, garantir o acesso de todos a habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos e urbanizar as favelas. Agenda 2030. Agenda 2030. <https://nacoesunidas.org/pos2015/ods11/> <Acesso em 17 de abril de 2019>.

<sup>11</sup> Meta 11.7 – Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência. Agenda 2030. <https://nacoesunidas.org/pos2015/ods11/> <Acesso em 17 de abril de 2019>.

pela necessidade da proteção do maior bem jurídico, a vida humana.

Diante das narrativas, importante destacar o papel fundamental que os motoristas/condutores das ambulâncias desenvolvem ao transportar munícipes/pacientes, em estado urgente/emergente, para unidades hospitalares ou laboratórios, uma vez que cumpram seu papel possibilitando o recebimento ideal de atendimento, minimizando as sequelas na vida das pessoas, devido à uma enfermidade.

Assim, ao não agir conforme deveriam, por conta do excesso de veículos nas ruas, pela falta de mobilidade urbana e por serem penalizados com pontos na carteira e financeiramente, os motoristas/condutores podem inclusive terem suas atitudes caracterizadas como crimes de omissão impropria. Nas palavras do professor Damásio de Jesus, (JESUS, 2015) “Crimes omissivos próprios ou puros são os que se perfazem com a simples não realização de um ato esperado, independentemente de um evento posterior”.

Assim, objetiva-se maior efetividade na prestação do serviço de saúde, principalmente, diante da vulnerabilidade que o paciente e seus familiares se encontram, nessas situações.

Todavia, a doutrina majoritária entende que não é absoluto a prioridade de trânsito de ambulâncias, pois sempre deve ser observada a sinalização de trânsito, bem como trafegar com a devida cautela, além de utilizar os sinais de luzes e alarme intermitente.

EMENTA: Não é absoluto o direito de passagem dos veículos especiais, em emergências. O art. 29, VII, inciso d, do Código de Transito Brasileiro garante mera preferência, sendo que a passagem prioritária deverá ocorrer com a devida cautela. (Tribunal de Alçada Criminal de Minas Gerais, 1ª Câmara Criminal, Apelação criminal 46.167/3, relator Des. Antônio Hélio Silva, julgado 20-6-1995).

Deste modo, o que se busca com o presente PI é proporcionar maior efetividade nos serviços de saúde prestados pela Secretaria Municipal de Saúde de Santa Tereza do Oeste.

## 6. Metodologia

Para obter os resultados e respostas acerca da problematização apresentada neste PI, a partir do conhecimento empírico, foram abordados motoristas/condutores da Secretaria Municipal de Saúde de Santa Tereza do Oeste, de maneira informal, para que os mesmos relatassem a situação que enfrentam nas rotinas diárias, quando da urgência/emergência e do deslocamento de munícipes/pacientes, das Unidades Básicas de Saúde deste município, para o Município de Cascavel – Paraná.

Cabe ressaltar que os motoristas/condutores sempre são responsáveis por infrações cometidas na direção veicular, mesmo quando estas infrações se justificam na proteção do bem jurídico maior, a vida.

Deste modo, importante esclarecer que a pesquisa é de caráter exploratório, com levantamento de informações em fonte primária (entrevistas não estruturadas) e fontes secundárias documentais, oriundos das Secretarias Municipais de Saúde e da Administração.

Insta salientar que os sujeitos que contribuíram para a construção do presente PI foram os motoristas/condutores da Secretaria Municipal de Saúde. Estes, já há algum tempo relatam as punições que sofrem por desempenharem suas funções de maneira eficiente, pois além da sanção administrativa – pontuação relativa as multas adicionadas à CNH – Carteira Nacional de Habilitação do motorista, este também arca com as despesas pecuniárias decorrente da infração de trânsito.

Neste sentido, visando dar celeridade e efetividade ao serviço prestado pela Secretaria Municipal de Saúde de Santa Tereza do Oeste, deverá ser desenvolvido um aplicativo<sup>12</sup> para *smartphones*, para que a Secretaria Municipal de Saúde, informe em tempo real ao Órgão de Trânsito do município de Cascavel, os dados da ocorrência, tais como: o motivo do transporte/deslocamento, o local de destino, os dados do motorista e do veículo, bem como nome do médico responsável. O citado *software* visa coibir eventuais imprudências que os motoristas/condutores possam cometer na direção de veículo em caso de urgência/emergência.

O objetivo do *software* é dar legitimidade ao transporte/deslocamento da ambulâncias em caso de urgência/emergência ou veículo que esteja sob essas características, uma vez que a Secretaria Municipal de Saúde irá escolher dentre os

---

<sup>12</sup> *Software* desenvolvido para ser instalado em um dispositivo eletrônico móvel.

servidores, um funcionário que será credenciado para oficialmente passar as informações para o órgão de trânsito de Cascavel, este último, por sua vez, também deverá credenciar um ou mais responsáveis por receber as informações advindas da Secretaria de Saúde e repassar para as viaturas que estiverem em trânsito.

## 7. Cronograma<sup>13</sup>

Marco do Projeto	Data da entrega
Sensibilização dos gestores municipais diretamente envolvidos (Prefeito Municipal e Secretária de Saúde)	10/10/2019
Elaborar o diagnóstico (baseado nos objetivos específicos da situação 1, 2, 3, e 4) e produzir relatório situacional da Secretaria de Saúde.	14/10//2019
Apresentar versão final da minuta do Termo de Parceria ao Prefeito Municipal	22/10/2019
Apresentar o Termo de Compromisso ao Município de Cascavel e demais Associados da AMOP – Associação dos Municípios do Oeste do Paraná.	12/11/2019
Publicação da Lei Municipal concedendo força de lei ao assunto firmado no Termo de Compromisso.	15/01/2020
Desenvolver <i>software</i> que será instalado nos dispositivos móveis.	07/02/2020.

Regulamentação art. 29, VII, CTB no Ambito de STO. - C:\Users\thiag\Desktop\Regulamentação art. 29, VII, CTB no Ambito de STO..pod \*

The screenshot shows the Project Libre software interface. At the top, there is a menu bar with 'Projeto', 'Tarefas', 'Recursos', and 'Ver'. Below the menu bar is a toolbar with various icons for file operations (Salvar, Abrir, Novo Projeto, Salvar Projeto Como), printing (Imprimir, Pré Visualizar, PDF), and project management (Informação, Calendário, Diálogo do Projeto, Salvar a Baseline, Apagar Baseline, Atualizar). The main area displays a Gantt chart with a task list below it. The task list has columns for 'Nome', 'Duração', 'Início', and 'Fim'. The tasks are numbered 1 through 18, with some tasks grouped under summary items like 'Mobilização Prefeito e demais gestores', 'Apresentação resultados do diagnóstico aos gestores', 'Apresentar Termo de Compromisso em Assembléia da Amop', and 'Elaborar projeto de Lei conforme Termo de Compromisso'.

	Nome	Duração	Início	Fim
1	Regulamentação art. 29, VII, CTB, em STO.	90 dias	10/10/19 08:00	12/02/20 17:00
2	<b>Mobilização Prefeito e demais gestores</b>	3 dias?	<b>10/10/19 08:00</b>	<b>14/10/19 17:00</b>
3	Apresentar a intenção do projeto	1 dia?	10/10/19 08:00	10/10/19 17:00
4	Realizar diagnóstico	1 dia?	11/10/19 08:00	11/10/19 17:00
5	Diagnóstico realizado	1 dia?	14/10/19 08:00	14/10/19 17:00
6	<b>Apresentação resultados do diagnóstico aos gestores</b>	14 dias?	<b>22/10/19 08:00</b>	<b>08/11/19 17:00</b>
7	Elaborar minuta do Termo de Compromisso	1 dia?	22/10/19 08:00	22/10/19 17:00
8	Encaminhar para parecer jurídico	1 dia?	29/10/19 08:00	29/10/19 17:00
9	Minuta elabora e apresentada ao Prefeito Municipal	1 dia?	08/11/19 07:00	08/11/19 17:00
10	<b>Apresentar Termo de Compromisso em Assembléia da Amop</b>	7 dias?	<b>12/11/19 08:00</b>	<b>20/11/19 17:00</b>
11	Articular convencimento de adesão ao Termo	1 dia?	12/11/19 08:00	12/11/19 17:00
12	Termo assinado pelos demais Municípios	1 dia?	20/11/19 08:00	20/11/19 17:00
13	<b>Elaborar projeto de Lei conforme Termo de Compromisso</b>	46 dias?	<b>06/12/19 08:00</b>	<b>07/02/20 17:00</b>
14	Encaminhar para parecer jurídico	1 dia?	06/12/19 08:00	06/12/19 17:00
15	Encaminhar para Câmara Municipal	1 dia?	13/12/19 08:00	13/12/19 17:00
16	Articulação com os vereadores	1 dia?	13/12/19 08:00	13/12/19 17:00
17	Lei aprovada e promulgada.	1 dia?	15/01/20 08:00	15/01/20 17:00
18	Desenvolver software que será instalado em dispositivos móveis de c	1 dia?	07/02/20 08:00	07/02/20 17:00

<sup>13</sup> Importante esclarecer que o programa Project Libre (utilizado para explicar minuciosamente o cronograma no presente Projeto de Intervenção), leva em consideração para a contagem de prazos, dias não úteis.

## 8. Recursos Necessários

Para a realização e implantação do presente PI não haverá necessidade de investimentos pecuniários para execução do projeto.

O Termo de Compromisso a ser firmado com o Município de Cascavel visa isentar infrações de trânsito cometidas pelas ambulâncias do Município de Santa Tereza do Oeste, quando em serviço extraterritorial. Ademais, os próprios servidores do quadro de funcionários do município são competentes para formular o referido PI, não havendo necessidade de contratações suplementares.

### 8.1 Equipe do Projeto

Nome	Papel	Cargo/função	Telefone(s)	E-mail
Silvana Bedolini	Responsável técnica pela elaboração do projeto	Coordenadora de Licenciamento Ambiental	(45) 9.9829-1951	<a href="mailto:bedolini_sil@hotmail.com">bedolini_sil@hotmail.com</a>
Élio Marciniak	Responsável político pela elaboração do projeto	Prefeito Municipal	(45) 3231-1122	<a href="mailto:prefeitura@santatereza.pr.gov.br">prefeitura@santatereza.pr.gov.br</a>
Cezar Paulo Lazzarotto	Técnico Jurídico	Assessor Jurídico	(45) 3231-1122	<a href="mailto:juridico@santatereza.pr.gov.br">juridico@santatereza.pr.gov.br</a>
Gracieli Apolinário	Facilitadora da Secretaria Municipal de Saúde	Secretária de Saúde	(45) 3124-1000	<a href="mailto:prefeitura@santatereza.pr.gov.br">prefeitura@santatereza.pr.gov.br</a>
Silmara K. Augustinhaki	Facilitadora Departamento de Trânsito	Secretária de Administração	(45) 3231-1122	<a href="mailto:kelli@santatereza.pr.gov.br">kelli@santatereza.pr.gov.br</a>

### 8.2 Recursos e Materiais Necessários

Recursos	Descrição
Veículo oficial 1	Este veículo será o meio de transporte que possibilitará o deslocamento da servidora responsável técnica para estruturar o projeto de intervenção. Dentre as ações estão: coletar dados, realizar articulações internas e confeccionar minuta do projeto de intervenção (termo de compromisso). Será necessária realizar visitas à Secretaria Municipal de Saúde que não fica adjunto ao Paço Municipal.
Veículo oficial 2	Este veículo será responsável pelo deslocamento da servidora responsável técnica e do servidor responsável político, para que se desloquem, até a sede da AMOP, para apresentação do projeto de intervenção para os demais municípios da Associação e articulação com Cascavel, viabilizando o projeto de intervenção.
Servidores	Os servidores membros da equipe do projeto deverão desenvolver as atividades no horário de expediente, não sendo autorizado horas extras para cumprimento do cronograma.

## 9. Resultados Esperados

A Constituição Federal, em seu art. 37, prevê os princípios básicos da Administração Pública. Dentre eles está o Princípio da Eficiência, que exige que a atividade administrativa seja exercida de maneira perfeita, com rendimentos funcionais, exigindo resultados satisfatórios e em tempo razoável.

O presente PI busca a formulação de uma política pública que crie mecanismos que visem a melhoria da execução dos serviços públicos de deslocamento de pacientes/munícipes de Santa Tereza do Oeste, Paraná.

Vejamos, infringir legislação de trânsito é uma ação passível de sanções já tuteladas pelo Estado. Neste sentido, o presente PI visa legitimar o serviço prestado pela Secretaria Municipal de Saúde, visando a eficiência e êxito.

O objetivo a ser alcançado é a integração de duas entidades diferentes, tais quais: municípios de Santa Tereza do Oeste e Cascavel. O primeiro através da Secretaria Municipal de Saúde e o segundo através da Companhia de Engenharia de Transporte e Trânsito – CETTRANS. Neste sentido, busca-se um mecanismo para que o deslocamento de urgência/emergência de munícipes/pacientes, de Santa Tereza do Oeste para Cascavel, possa ser prontamente identificado pela CETTRANS, evitando a emissão de multas por eventuais infrações de trânsito.

Destarte, no campo da medicina, nenhum problema é igual o outro, são vidas de munícipes/pacientes cujos problemas e necessidades exigem soluções personalíssimas, visto que nenhum organismo é igual ao outro.

Neste diapasão, a celeridade empregada na transferência de munícipes/pacientes, ou até mesmo na realização de um exame médico, pode evitar sequelas e, até mesmo, preservar a vida. Assim, o presente projeto de intervenção visa embasar a execução de uma política pública que garanta aos motoristas/condutores que ao deslocar pacientes/munícipes, em caso de urgência/emergência, até o Município de Cascavel e este, eventualmente, transgredir uma norma de trânsito, não sofrerá penalidades, uma vez que estará amparado legalmente, pelos Municípios de Cascavel/Santa Tereza do Oeste, atendendo diretamente o Princípio da Eficiência e o alcance dos preceitos do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável - ODS 3, da Agenda 2030.

## 10. Referencias Bibliográficas.

Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável, New York, 2015. Disponível em <http://www.agenda2030.com.br/>.

BARTELT, Dawid Danilo, PAULA, Marilene de. Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e Alternativas, Rio de Janeiro, 2016.

BRASIL, Código Penal Brasileiro, Lei Federal nº. 2.848 de 07 de dezembro de 1940. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del2848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm).

\_\_\_\_\_, Código Civil Brasileiro. Lei Federal nº. 10.406 de 14 de janeiro de 2002. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm).

\_\_\_\_\_, Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº. 12.503 de 23 de setembro de 1997. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm).

\_\_\_\_\_, Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm).

\_\_\_\_\_, Ministério das Relações Exteriores. Negociações da Agenda de Desenvolvimento pós-2015: Elementos Orientadores da Posição Brasileira. Brasília, 2015. Disponível em: [http://www.itamaraty.gov.br/images/ed\\_desenvsust/ODS-pos-bras.pdf](http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_desenvsust/ODS-pos-bras.pdf).

\_\_\_\_\_, Ministério da Saúde. Atenção especializada. Brasília 2015. Disponível em <http://redehumanizaus.net/93328-atencao-especializada/>.

CAMPOS, Rodrigo Cristiano *et al.* Mobilidade Urbana: é hora de descobrir novos caminhos, São Paulo, 2014.

Estatuto do Consorcio Intermunicipal de Saúde do Oeste do Paraná. Quinta Alteração 2012, disponível em <https://cisop.com.br/cisop/45>.

<http://www.cettrans.com.br> <acesso em 12/06/2019, as 10hs>.

<http://www.saude.gov.br/sistema-unico-de-saude/estrutura-do-sus/770-sistema-nacional-de-saude/40317-atencao-especializada> <acesso em 01/08/2019, as 09:13hs.

<http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=85800&btOk=ok><acesso em 28 de agosto de 2018>

<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?no=10&op=2&vcodigo=CD93&t=taxa-crescimento-anual-populacao-situacao-domicilio><acesso em 27/08/2019, as 10:05hs>.

IBGE, Censo demográfico 1950/2000. Até 1991. Anuário Estatístico do Brasil 1996, Rio De Janeiro, vol. 56, 1994.

\_\_\_\_\_, Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Rio de Janeiro, 2010.

\_\_\_\_\_, Caderno Estatístico Município de Cascavel. Curitiba, 2019. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cascavel/panorama> <acesso em 30/08/2019>.

\_\_\_\_\_, Caderno Estatístico Município de Santa Tereza do Oeste. Curitiba, 2019. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/santa-tereza-do-oeste/panorama>.

Informativo CNM. A função do Município no Sistema Nacional de Trânsito. Brasília, Maio de 2012. Disponível em <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.

JESUS, Damásio de. Direito Penal, Rio de Janeiro, 2015.

LIMA, Renan Paiva de Souza. Mobilidade Urbana, 2014, Disponível em, <http://educacao.globo.com/geografia/assunto/atualidades/mobilidade-urbana.html>.<Acesso em 30 de agosto de 2018>.

MENDES, André Pacheco Teixeira. Direito Penal Geral, Rio de Janeiro, 2012.

MORAES, Alexandre de. Direito constitucional, 17.ed. São Paulo, Atlas, 2005.

Paraná, Lei Estadual nº. 5.263 de 13 de janeiro de 1966. Disponível em: <http://www.leisestaduais.com.br/pr>.

\_\_\_\_\_, Lei Estadual nº. 9.008 de 12 de junho de 1989. Disponível em: <http://www.leisestaduais.com.br/pr>.

Perfil Municipal 2003/2004. Cascavel, 2004. Disponível em <https://cascavel.atende.net/>.

Santa Tereza do Oeste. Lei Municipal nº. 2.005 de 05 de julho de 2016 – Sistema Viário da Sede do Município. Disponível em: <http://www.santatereza.pr.gov.br/>.

Tribunal de Alçada Criminal de Minas Gerais, 1ª Câmara Criminal, Apelação criminal 46.167/3, relator Des. Antônio Hélio Silva, julgado 20-6-1995. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/home>.