

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO AMBIENTAL EM MUNICÍPIOS**

EDERSON DOS SANTOS

**O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO NA EDUCAÇÃO
AMBIENTAL EM MUNICÍPIOS**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

MEDIANEIRA

2014

EDERSON DOS SANTOS



**O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO NA EDUCAÇÃO
AMBIENTAL EM MUNICÍPIOS**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Especialista na Pós Graduação em Gestão Ambiental em Municípios - Polo UAB do Município de Palmitos, SC Modalidade de Ensino a Distância, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR – Câmpus Medianeira.

Orientador: Prof. Msc. Edilson Chibiaqui

MEDIANEIRA

2014



TERMO DE APROVAÇÃO

Titulo da Monografia

Por

Ederson dos Santos

Esta monografia foi apresentada às 10 h do dia 12 **de abril de 2014** como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista no Curso de Especialização em Gestão Ambiental em Municípios - Polo de Palmitos, SC Modalidade de Ensino a Distância, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Câmpus Medianeira. O candidato foi arguido pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho

Prof^o Msc. Edilson Chibiaqui
UTFPR – Câmpus Medianeira
(orientador)

Prof Dr.^a Carla Adriana Pizarro Schmidt
UTFPR – Câmpus Medianeira

Prof.^a Msc. Angela Laufer Rech
UTFPR – Câmpus Medianeira

Dedico a minha esposa Simone Hoffmeister pela dedicação e incentivo que sempre dedica a mim.

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente a Deus, o Grande Arquiteto do Universo, fonte de luz inspiradora da inteligência dos homens, que me deu dom da vida, pela fé e perseverança para vencer os obstáculos.

Ao meu orientador Prof. Dr. Edilson Chibiaqui pelas orientações ao longo do desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço aos professores do curso de Especialização em Gestão Ambiental em Municípios, professores da UTFPR, Câmpus Medianeira.

Agradeço aos tutores presenciais e a distância que nos auxiliaram no decorrer da pós-graduação.

Enfim, sou grato a todos que contribuíram de forma direta ou indireta para realização desta monografia.

“Começamos a desconfiar das pessoas muito inteligentes quando ficam embaraçadas.”
(*Friedrich Nietzsche*)

RESUMO

SANTOS, Ederson dos. O Código de Trânsito Brasileiro na Educação Ambiental em Municípios. 2014. 37 folhas. Especialização em Gestão Ambiental em Municípios. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Medianeira, 2014.

Este trabalho teve como temática o estudo do Código de Trânsito Brasileiro relacionado às questões ambientais. Objetivou-se identificar nesta lei os dispositivos legais relacionados à proteção da saúde ambiental analisando dispositivos relacionados à poluição sonora, disposição de resíduos sólidos por utilizadores das vias públicas potencial causador de poluição visual, do solo e da água e a poluição atmosférica. O cuidado com o ambiente, fator considerado preocupante e afeta a todos no cotidiano. Programas de prevenção dos efeitos produzidos pelos gases, gerado pelos veículos, que circulam pelas vias terrestres que ameaçam a qualidade de vida com a queima de combustíveis que contribui para o efeito estufa e coloca em risco a saúde de todos os seres vivos. Para que os impactos sejam reduzidos se faz ações conjuntas entre governo, montadoras de veículos, e a consciência dos condutores. A poluição do trânsito é um problema não só nas grandes cidades, mas também em municípios menores e provoca vários tipos de poluição como a sonora, visual e atmosférica poluição pelos resíduos sólidos que são lançados dos carros nas vias públicas provocando sérias consequências como as enchentes. A educação ambiental voltada para o trânsito em âmbito municipal como requisito fundamental a qualidade de vida.

Palavras-chave: Código de Trânsito Brasileiro. Estudo. Meio Ambiente.

ABSTRACT

SANTOS, Ederson dos. The Brazilian Traffic Code in Environmental Education in Municipalities 2014. 37 folhas. Especialização em Gestão Ambiental em Municípios. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Medianeira, 2014.

This work had as its theme the study of Brazilian Traffic Code relating to environmental issues . This study aimed to identify this law related to the protection of environmental health analyzing legal provisions related to noise pollution , solid waste disposal by potential users of public roads causing visual pollution , soil and water and air pollution devices . Care for the environment factor considered worrisome and affects everyone in everyday life. Prevention of the effects produced by the programs gases generated by vehicles that roam the land routes that threaten the quality of life by burning fuel that contributes to the greenhouse effect and endangers the health of all living beings . So that impacts are reduced if makes joint actions among government, automakers , and awareness of drivers . Pollution from traffic is a problem not only in big cities but also in smaller towns and causes various types of pollution such as noise , visual and air pollution from solid wastes that are thrown from cars on public roads causing serious consequences such as flooding . Environmental education facing the traffic on the local level as a key requirement to quality of life .

Keywords: Brazilian Traffic Code. Study. Environment.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 METODOLOGIA.....	12
3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	13
3.1 MEIO AMBIENTE E A SOCIEDADE	13
3.2 A EDUCAÇÃO AMBIENTAL E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	15
3.3 MUNICÍPIOS E O TRÂNSITO NO BRASIL.....	17
3.4 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O MEIO AMBIENTE	21
3.4.1 Quanto a Poluição Sonora	22
3.4.2 Quanto à Poluição por Gases	26
3.4.3 Quanto ao Arremesso e Abandono de Objetos na Via.....	29
3.4.4 Quanto a Deixar Qualquer Objeto da Via.....	30
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS.....	34

1 INTRODUÇÃO

A grande maioria dos problemas ambientais que ocorrem no mundo de hoje poderiam ser evitados se o homem tivesse consciência ecológica.

São vários os poluentes que contaminam o nosso ambiente.

A água, o ar, o solo são contaminados por substâncias não biodegradáveis, que permanecem nas cadeias alimentares por longo tempo. Sabe-se que o lixo urbano é um dos principais poluentes do nosso ambiente, e constitui um sério problema para a população, e não é diferente ao longo das ruas, avenidas e rodovias onde se percebe falta de consciência por parte de cidadãos que em desrespeito ao meio ambiente, jogam lixo, um pequeno gesto que contribui para a crise ambiental que coloca em risco a vida no planeta.

O trânsito em si pode gerar uma série de impactos no município onde se vive, no meio ambiente, dentre estes, pode-se citar a poluição sonora, a poluição atmosférica, visual, do solo e da água. No âmbito dos impactos já citados, não existe nem solução pronta, nem solução mágica, desta forma, qualquer proposta deve passar pelo conhecimento de cada município, de seus resíduos, de suas características econômicas e socioculturais, além da capacitação de recursos humanos e do envolvimento da população por meio da educação ambiental.

O poder público seja no âmbito federal, estadual ou municipal assim como todos os cidadãos estão se esforçando para encontrar as melhores soluções para as questões ambientais, mas há muito que progredirmos.

Ao longo das vias públicas nota-se a falta de consciência dos cidadãos quanto aos impactos que gestos como jogar lixo no chão podem causar ao meio ambiente como, por exemplo, o entupimento de bueiros provocando alagamentos e em consequência grandes transtornos que afetam muitos municípios brasileiros. Desta forma é necessária a busca pela conscientização das pessoas sobre a necessidade de mudança de hábitos e atitudes, frente aos desafios para a convivência no trânsito.

Pela quantidade de resíduos gerados diariamente e pelo crescimento urbano acelerado e desordenado assim como pela dificuldade em se dispor ou tratar adequadamente o lixo, e a falta de consciência de parte da população faz com que os resíduos sólidos representem um sério problema.

A poluição sonora é o mal que atinge os habitantes das cidades, constituída em ruído capaz de produzir incômodo ao bem-estar ou malefícios à saúde, cujo agravamento merece hoje atenção especial de toda a sociedade.

Sem maiores dúvidas a poluição atmosférica também é um problema mundial com muitas consequências.

Contudo, esta pesquisa bibliográfica que está sendo proposta, buscará elucidar alguns pontos importantes da evolução da educação e proteção ambiental no trânsito através do Código de Trânsito Brasileiro que não foi omissivo ao tratar da questão da poluição causada pela circulação de veículos e pessoas e que por diversas vezes procurou regradar situações possíveis de causar danos ao meio ambiente o que será objeto de estudo desta pesquisa.

Esta pesquisa visa propor um esclarecimento claro e objetivo referente à educação e proteção ambiental no trânsito através dos dispositivos protetivos elencados no Código de Trânsito Brasileiro relacionados aos impactos ambientais decorrentes do fluxo de veículos e pessoas, em especial o descarte inadequado de resíduos sólidos nas vias públicas e a poluição sonora.

Visa elencar os pontos em que o Código de Trânsito Brasileiro apresentou medidas protetivas à saúde ambiental.

O presente trabalho visa ainda esclarecer que a Educação Ambiental prepara o indivíduo para o exercício de sua cidadania, com aptidão crítica para explorar as correlações entre ciências, tecnologia e sociedade, conferindo condições para que as pessoas possam adquirir produzir conhecimentos e formar consciência que os ajudem na discussão dos temas importantes da sociedade, provendo a melhoria das condições de vida em um ambiente completo e saudável.

Entender que a Educação Ambiental deve tratar não só do ambiente natural e dos fenômenos derivados, assim como do ambiente modificado, edificado ou destruído pelo ser humano. Conseqüentemente a Educação Ambiental deve visar também os aspectos essencialmente urbanos e sociais que atuam no cotidiano dos cidadãos no município onde vivem.

2 METODOLOGIA

O caráter exploratório configura esta pesquisa, visto que se busca abordar um tema pouco estudado na literatura, que são as formas de proteção expressas no Código de Trânsito Brasileiro relacionadas ao Meio Ambiente. Triviños (1987, p. 109) afirma que “normalmente, após a pesquisa exploratória inicia-se uma pesquisa descritiva”.

O presente estudo possui caráter descritivo. O caráter descritivo “pretende descrever com exatidão os fatos e fenômenos de determinada realidade”. (TRIVINÓS, 1987, p.110).

Gil (1999) e Richardson (1999) inferirem que estudos descritivos, como o próprio nome sugere, são aqueles que descrevem e identificam as características de determinada população, fenômeno ou situação.

O presente estudo, por buscar a relação e confronto dos dispositivos legais do Código de Trânsito Brasileiro relacionado às questões ambientais para se tentar buscar as medidas protetivas do Meio Ambiente, é, portanto, considerado um estudo descritivo.

Os dados para elaboração dessa monografia foram coletados através de pesquisa bibliográfica realizada em livros, legislação, dicionários, periódicos especializados, além de outras publicações, com dados relacionados ao assunto em estudo.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 MEIO AMBIENTE E A SOCIEDADE

À medida que a humanidade aumenta sua capacidade de interferir na natureza surgem tensões e conflitos quanto ao uso do espaço e dos recursos.

O estudo do meio ambiente contribui para formação de cidadãos consciente, aptos a decidir e atuar na realidade socioambiental de um modo comprometido com a vida.

O termo meio ambiente tem sido utilizado para indicar um “espaço” (com seus componentes bióticos e abióticos e suas interações) em que um ser vive e se desenvolve, trocando a energia e interagindo com ele, sendo transformado e transformando-o. No caso dos seres humanos, ao espaço físico e biológico somam-se o “espaço” sociocultural. Interagindo com os elementos do seu ambiente, a humanidade provoca tipos de modificação que se transformam com o passar da história. E, ao transformar o ambiente, os seres humanos também mudam sua própria visão a respeito da natureza e do meio em que vive. (PARÂMETROS CURRICULARES NACIONAIS, 1998. p.233).

Segundo Rosa (2011), a mudança radical originou-se partir da segunda revolução industrial, com a era do petróleo. A utilização do petróleo e do carvão elevaram drasticamente os índices de poluição. Tais índices foram consolidados pelo consumo da classe média e o respectivo aumento do lixo gerado, não só pelo aumento da quantidade, como também pela maior dificuldade de reciclagem deste lixo.

De acordo com o autor Luis Paulo Sirvinkas:

A evolução do homem foi longa até atingir uma consciência plena e completa da necessidade da preservação do meio ambiente (fase holística). Não só por causa das ameaças que vem sofrendo nosso planeta, mas também pela necessidade de preservar os recursos naturais para as futuras gerações. Vê-se, constantemente, pelos meios de comunicação, a contaminação do meio ambiente por resíduos nucleares, pelo efeito estufa, pelo desmatamento indiscriminado, pela contaminação dos rios, pela degradação do solo mediante a mineração, pela acelerada industrialização, pela crescente urbanização, pela caça e pesca predatórias etc. (SIRVINKAS, 2013 p. 86).

Dentre as significativas alterações do espaço onde se vive Luis Paulo Sirvinkas ressalta que o meio ambiente vem sofrendo as seguintes consequências: a

contaminação do lençol freático, a escassez da água, a diminuição da área florestal, a multiplicação dos desertos, as profundas alteração da camada de ozônio, a poluição do ar, a proliferação de doenças (anencefalia, leucopenia, asbestose, saturnismo etc.), a intoxicação dos campos, a desumanização das cidades, a degradação do patrimônio genético, as chuvas ácidas, o deslizamento de morros, a queda da qualidade de vida urbana e rural etc. (SIRVINKAS, 2013).

A grande frota de veículos nos municípios certamente contribui para as consequências enumeradas acima.

Para Moura (2002) ao longo do tempo o homem sempre utilizou os recursos naturais do planeta, recursos abundantes, e a natureza aceitava os despejos de resíduos realizados. Hoje, a questão ambiental é um dos assuntos que mais tem atraído a atenção das pessoas, pela valorização que se dá à qualidade de vida e pela percepção de que as consequências do descaso com o meio ambiente têm conduzido a situações críticas para a própria sobrevivência da humanidade em longo prazo.

O crescimento acelerado das cidades e, ao mesmo tempo, as mudanças no consumo dos cidadãos vem gerando um lixo muito diferente cada vez mais tóxico. O lixo rural antes formado quase exclusivamente por restos orgânicos, hoje vem se transformando num volume crescente de sacos plásticos que se acumulam ao longo das estradas. Segundo Magalhães:

Cada pessoa gera, durante toda a vida, uma média de 25 toneladas de lixo. Uma montanha de restos de comida, papel, plástico, vidros... Apesar de produzir essa quantidade de resíduos, a maioria das pessoas acha que basta colocar o lixo na porta de casa e os problemas acabam-se... (MAGALHÃES, 2002. pg.10)

De acordo com Günther (2000), a geração de resíduos sólidos é: inerente à atividade humana; inesgotável e democrática (independe de sexo, idade, classe social); crescente (a geração *per capita* tende a aumentar pela melhoria das condições de vida e mediante a incorporação das embalagens descartáveis); complexa e poluidora (diversidade de produtos não biodegradáveis e perigosos).

De acordo com Luis Paulo Sirvinkas:

[...] será a educação nos bancos escolares que fará despertar a consciência cívica dos povos. O meio ambiente não tem pátria. Ele é de cada um, individualmente, e, ao mesmo tempo, de todos. Sua proteção não deve restringir-se a uma ou várias pessoas de um mesmo país, mas sim, a todos os países. Um crime ambiental poderá repercutir em diversos países do

mundo, por exemplo, um desastre nuclear ou a poluição de um rio que corta alguns países. (SIRVINKAS, 2013).

Evidencia-se no pensamento de Luis Paulo Sirvinkas a importância de uma educação de qualidade como forma de despertar a consciência da sociedade.

3.2 A EDUCAÇÃO AMBIENTAL E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Verifica-se que construindo conhecimento em Educação Ambiental é onde se tem uma percepção coerente do que se passa no nosso planeta, a informação é um instrumento modificador da consciência do homem e de seu grupo. (BARRETO 1994).

De acordo com o artigo 1º a Lei Federal nº 9.795 de abril de 1999 que criou a Política Nacional de Educação Ambiental entendem-se por educação ambiental os processos por meio dos quais o indivíduo e a coletividade constroem valores sociais, conhecimentos, habilidades, atitudes e competências voltadas para a conservação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida e sua sustentabilidade.

A Lei Federal nº 9.795/99 estabelece em seu artigo 7º que:

A Política Nacional de Educação Ambiental envolve em sua esfera de ação, além dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - Sisnama, instituições educacionais públicas e privadas dos sistemas de ensino, os órgãos públicos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e organizações não-governamentais com atuação em educação ambiental.

Importante ressaltar a participação dos municípios como agentes de Educação Ambiental de acordo com a Lei da Política Nacional de Educação Ambiental em seu artigo 16, onde estabelece que os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, na esfera de sua competência e nas áreas de sua jurisdição, definirão diretrizes, normas e critérios para a Educação Ambiental, respeitados os princípios e objetivos da Política Nacional de Educação Ambiental.

O Código de Trânsito Brasileiro destinou um Capítulo específico para a Educação para o Trânsito sendo que no artigo 74 estabelece que:

Artigo 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Tendo em vista a importância dada a Educação Ambiental no Trânsito o Código de Trânsito Brasileiro organiza e ressalta a necessidade de campanhas de Educação Ambiental conforme artigo 75:

Artigo. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro ressalta que a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Desta forma se pode observar que de maneira correta a Educação possibilita alcançar todos os âmbitos sociais, econômico e ambiental.

A “cultura do lixo” é, de fato, uma realidade que já não gera o incômodo devido. A população das grandes cidades já vive acostumada ao que vê nas ruas, e jogar lixo no chão e nas margens dos rios se transformou numa prática recorrente. Nesse contexto, a educação ambiental tem um papel fundamental como instrumento na mudança de atitude da sociedade. Podendo ser aplicada a públicos de todos os níveis de formação e classes sociais, a Educação Ambiental tem como principais objetivos contribuir para a construção de sociedades sustentáveis e ecologicamente equilibradas e gerar mudanças na qualidade de vida, através da conscientização sobre os problemas ambientais atuais que precisam ser enfrentados (SILVEIRA. *et al*, 2008).

Segundo Left (2001) a racionalidade ambiental se funda numa nova ética que se manifesta em comportamentos humanos em harmonia com a natureza; em princípios de uma vida democrática e em valores culturais que dão sentido à existência humana. Estes se traduzem num conjunto de práticas sociais que transformam as estruturas do poder associadas à ordem econômica estabelecida, mobilizando um potencial ambiental para a construção de uma racionalidade social alternativa.

Para Dias (2002) a educação é a chave, em qualquer caso, para renovar os valores e a percepção do problema, desenvolvendo uma consciência e um compromisso que possibilitem a mudança, desde as pequenas atitudes individuais, e desde a participação e o envolvimento com a resolução dos problemas. (DIAS, 2002)

A educação ambiental pode ser transformadora se nos leva a edificar valores e atitudes intimamente associadas às experiências diárias.

3.3 MUNICÍPIOS E O TRÂNSITO NO BRASIL

O Município, ao gestar as ações ambientais, especialmente as de impacto local, passa a ter o perfeito domínio, conhecimento técnico, administrativo e ambiental para saber como e com quais premissas quer se desenvolver, de forma que sua atual população possa usufruir do patrimônio natural e artificial existente. Porém, sem esquecer de que também tem o dever de manter as devidas condições para as futuras gerações. O impacto local está diretamente ligado ao planejamento municipal e este aspecto interfere no ordenamento territorial, nas formas de desenvolvimento local, estando tudo interligado à capacidade de suporte dos fatores naturais, sociais e econômicos. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS – CNM, 2013).

A Política de Desenvolvimento Urbano é executada, fundamentalmente, pelos municípios e visa ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (ANTUNES, 2012, p. 173).

Desde a Antiguidade grega, o Homem tem sido considerado como um animal que vive “naturalmente” em cidades, conforme a arguta percepção

de Aristóteles. No Brasil, a parcela da população que habita em cidades é maior do que a das áreas rurais, e problemas tais como poluição atmosférica, falta de transporte adequado, ausência de sistema de saneamento básico, ocupação de margens de rios e encostas e outros são cada vez mais relevantes. (ANTUNES, 2012, p. 171)

Como um todo, as questões envolvendo o trânsito estão inseridas no contexto do planejamento urbano. Por isso o Município deve preocupar-se com um Plano Diretor capaz de contemplar a circulação viária em todos os seus aspectos, incluindo transporte coletivo, de carga e o uso do solo. A Constituição Federal determina que "o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana" (artigo 182. § 1º). É importante planejar o futuro, por isso, mesmo os Municípios que não estão obrigados a criar seus planos diretores devem utilizar-se desse importante instrumento para o crescimento ordenado, desde seus primeiros passos. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, Nota Técnica No. 003/2012).

A Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) é a densificação das normas constitucionais sobre urbanismo. Entre os princípios contidos no Estatuto destaca-se os seguintes:

- (i) Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
[...]
 - (iv) Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;
- (ANTUNES, 2012, p. 171)

Para que haja integração entre trânsito e meio ambiente é muito importante o desenvolvimento de termos ambientais como " humanização no trânsito " que leve a observação e ao registro dos elementos que compõem o meio ambiente, possibilitando diagnosticar os problemas causados pelo comportamento inadequado do ser humano, no ambiente urbano e rural, apontando medidas praticas para a solução dos problemas diagnosticados. (DETRAN PR, 2014).

Nas escolas aprende-se todos os dias que a consciência acerca do meio ambiente e os cuidados ecológicos devem ser exercidos, aprendidos e vivenciados no dia-a-dia. (DETRAN PR, 2014).

De um lado as autoridades, representadas pelos Órgãos Públicos, precisam fazer a sua parte, fiscalizando e impondo condições que provoquem a minimização do efeito dos agentes poluentes sobre a saúde da população. O papel do condutor de veículo com uma consciência ecológica mais desenvolvida é muito mais ampla, pois vai além do cumprimento do dever de manter os veículos automotores em condições de circulação, é preciso desenvolver a cidadania, lutando pelos direitos, denunciando abusos, reclamando uma ação fiscalizadora mais eficiente e principalmente dando exemplo aos demais condutores. (DETRAN PR, 2014).

O desenvolvimento de um País, desde sua menor célula administrativa, que pode ser um distrito, um Município ou um condado, depende de capacidades locais, de políticas estaduais e nacionais. Hoje, todas e quaisquer formas de desenvolvimento são muito dependentes das capacidades ambientais, como a disponibilidade de recursos naturais e institucionais [...].(CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, 2013)

Em relação ao controle de ruídos Édis Milaré refere-se a importância dos municípios nesta questão:

Importa ter em mente, ademais, que o controle de ruídos nocivos à saúde pública e ao conforto público, dado o seu caráter quase estritamente local, está mais afeto ao Poder Público municipal. Há casos específicos em que se requer a competência estadual; porém, a partir da legislação federal e da estadual, os Municípios podem, e devem, assumir sua parte no controle de ruídos. Não é supérfluo lembrar que, no interesse da qualidade ambiental e da qualidade de vida de seus cidadãos, o Município tem amparo legal para exigir mais do que vem estabelecido nas esferas federais e estaduais. (MILARÉ, 2011, p. 451)

O Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 24 enuncia que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

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;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Diante da competência constitucional privativa da União para legislar em matéria de trânsito (artigo. 22, XI), foi editada a Lei No. 503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. O diploma legal estabeleceu novo status e trouxe novas competências aos Municípios. Eles passam a responder por todas as questões envolvendo parada, circulação e estacionamento de veículos, podendo aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no

caso de infrações. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, Nota Técnica No. 003/2012).

As obrigações previstas devem ser cumpridas por todos, independentemente do tamanho ou características que guardam entre si. Atualmente 80% da frota nacional de veículos do país pertence à cerca de 700 Municípios devidamente integrados ao sistema. Portanto a grande maioria dos Municípios ainda está em situação considerada irregular perante a legislação, mesmo que detentora de apenas 20% da frota. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, Nota Técnica No. 003/2012).

É possível o cumprimento das obrigações de forma racional e eficiente sem gastos expressivos. Basta que haja interesse e sejam acionados todos os mecanismos de parcerias disponíveis. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, Nota Técnica nº 003/2012).

3.4 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O MEIO AMBIENTE

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias; é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes. Para garantir o equilíbrio entre esses interesses coletivos é que se estabelecem acordos sociais, sob a forma de regras, normas e sinais que, sistematizados formam as leis (TOLENTINO, 2006).

A Legislação de trânsito prevê sanções aos condutores e proprietários de veículos que agredem o meio ambiente, tanto de forma ativa quanto passiva. Como exemplos no Código de Trânsito Brasileiro tem-se o artigo 172 “Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias” Infração média, penalidade de multa. Outro exemplo é o artigo 226. “Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via” infração média, penalidade de multa.

O Código de Trânsito Brasileiro é constituído pela Lei 9.503/97 por Decretos, Resoluções, Portarias e Normatização complementares, sua base encontra-se na

Constituição do Brasil respeitando a Convenção de Viena (1968) e os acordos internacionais.

A lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, Decreto-Lei nº. 4.657/42 prevê em seu artigo 3º que ninguém pode alegar desconhecimento da lei, alegando que não a conhece. (BRASIL, 1942):

E segundo Código de Trânsito Brasileiro artigo 1º § 5º:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

[...]

§ 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**. (BRASIL, 1997).

No mesmo sentido o artigo 6º coloca a preocupação com o Meio Ambiente:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

Inciso I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento.

O artigo 113 do Código de Trânsito Brasileiro prevê:

Art. 113. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e autopeças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários, a terceiros, e ao meio ambiente, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na sua fabricação.

Verifica-se também no artigo 113 a previsão de responsabilidades ambientais.

3.4.1 Quanto a Poluição Sonora

A emissão de ruídos desagradáveis que, ultrapassados os limites legais, e de maneira continuada pode causar, em determinado período de tempo, prejuízos ao bem estar da comunidade e à saúde humana constituem a poluição sonora.

De acordo com Édis Milaré:

Além das emissões atmosféricas, outro grave problema urbano contemporâneo é a poluição sonora, causada pelo excesso de ruídos gerados pela circulação de veículos e pela má localização de aeroportos, indústrias e comércio. Identificada a natureza emergencial e localizada desse tipo de poluição, o Governo Federal criou, sob a coordenação do IBAMA, o Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora – Silêncio. O Programa, instituído pelas Resoluções 001/1990 e 002/1990 do

CONAMA, estabeleceu normas, métodos e ações para controlar o ruído excessivo e seus reflexos sobre a saúde e bem-estar da população. (MILARÉ, 2011, p. 565)

O autor José de Sena Pereira Junior (2002), conceitua poluição sonora como sendo a emissão de sons e ruídos em níveis que causam incômodos às pessoas e animais e que prejudica, assim, a saúde e as atividades humanas. Enquadra-se perfeitamente no conceito de poluição legalmente aceito no Brasil, o qual é, também, de consenso no meio técnico.

A Resolução CONAMA nº 01, de 08/03/1990, estabelece que a emissão de ruídos em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propaganda política, não devem ser superiores aos considerados aceitáveis pela Norma NBR 10.151 - "Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas Visando o Conforto da Comunidade", da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Estabelece também esta Resolução que a execução dos projetos de construção ou de reformas de edificações para atividades heterogêneas, o nível de som produzido por uma delas não poderá ultrapassar os níveis estabelecidos pela NBR 10.152 - "Níveis de Ruído para Conforto Acústico", da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

O autor Antônio F. G Beltrão a respeito dos efeitos da Poluição Sonora no organismo humano assevera que:

De fato, são incontroversos os efeitos que a poluição sonora pode causar à saúde humana, tais como: perda da audição, interferência com a comunicação, dor, alteração no sono, distúrbios generalizados de ordem física, mental e psicológica etc. Como consequências o organismo apresenta sinais de fadiga, lassidão, fraqueza. (BELTRÃO, 2009, p. 180).

Ainda sobre os danos a saúde proveniente da Poluição Sonora, Antônio F. G Beltrão refere-se que:

[...] a poluição sonora pode acarretar danos à qualidade de vida humana, interferindo em sua sanidade, razão pela qual incumbe ao Poder Público, ou seja, União, Estados, Distrito Federal e municípios, combatê-la, conforme os art. 23, VI e 225, caput, da Constituição da República de 1988. (BELTRÃO, 2009, p. 180).

As normas de trânsito servem para orientar e organizar o trânsito de forma que todos saibam o que fazer e entendam o que os outros irão fazer, respeitando preferências e a sinalização existente no local.

Em qualquer papel de usuário do trânsito (pedestre, condutor, cavaleiro, condutor de veículo não automotor ou passageiro), a conduta consciente e participativa colabora para o bem estar da comunidade.

Para se discutir a vida em sociedade o trânsito é um campo fértil. Todos os dias os espaços urbanos reproduzem cenas que, de tão comuns, já se tornaram familiares à grande maioria das pessoas. Curiosamente as cenas se repetem, mas as questões que tais cenas suscitam raramente são consideradas.

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) aborda a Poluição Sonora no artigo 41, em que especifica quais situações pode-se fazer o uso da buzina sendo que um veículo poderá fazer o uso da buzina desde que seja um toque breve e na intenção da necessidade de advertir a fim de evitar acidentes e também na situação, quando fora das áreas urbanas advertirem a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Sendo que no artigo 227 especifica em quais situações e horários poderá ser feito o uso da buzina, tornando poluição sonora usar excessivamente buzina entre vinte e duas e às seis horas, em locais e horários proibidos pela sinalização e em desacordo com os padrões e frequência estabelecidos pelo CONTRAN.

Considera-se essa normatização de fundamental importância visto que muitos condutores de veículos simplesmente não respeitam locais próximos a hospitais e escolas, por exemplo.

Para Rizzardo, (1998) a utilização desregrada da buzina constitui um dos fatores de poluição sonora, que transtorna os centros urbanos e torna insuportável a atividade e a vida.

Os artigos 228 e 229 do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) regulamentam o uso de equipamentos com som em volume e frequência não autorizados pelo CONTRAN.

Este tema atualmente é muito debatido devido à perturbação do sossego alheio. No que tange à sanção administrativa, de imediato pode-se afirmar que o motorista de veículo fechado que for flagrado transitando em vias abertas à circulação com volume de som acima dos limites permitidos terá seu veículo apreendido, aplicado nas sanções do artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro.

Reza o artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

O artigo 228 do CTB continuamente foi de difícil aplicação, perante a dificuldade de comprovação prática das situações que representam infração a tal norma. Este problema foi solucionado com a Resolução 204 do CONTRAN, editada em 20 de outubro de 2006.

A resolução nº 204 de 20 de outubro de 2006 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN regulamenta o volume e a frequência dos sons produzidos por equipamentos utilizados em veículos e estabelece metodologia para medição a ser adotada pelas autoridades de trânsito ou seus agentes, a que se refere o artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Assim diz a Resolução 204 do CONTRAN em seu artigo 1º:

Art. 1º. A utilização, em veículos de qualquer espécie, de equipamento que produza som só será permitida, nas vias terrestres abertas à circulação, em nível de pressão sonora não superior a 80 decibéis - dB(A), medido a 7 m (sete metros) de distância do veículo.

Em âmbito penal, a produção excessiva de ruído que perturbe a coletividade pode configurar a contravenção penal de Perturbação do Trabalho ou Sossego Alheios. Conforme artigo 42 do Decreto Lei 3.688/41 (BRASIL, 1941) e, nesse caso, a mera utilização em área habitada de aparelhagem de som acima dos limites fixados, independentemente do horário, configura tal delito, oportunizando à autoridade policial a imediata lavratura do Termo Circunstanciado de Ocorrência.

Assim sendo, o motorista que se utilizar de aparelhagem de som em desacordo com as normas citadas, além da sanção administrativa, poderá incidir nas sanções da Lei de Contravenções Penais. Dependendo à situação apurada, quando houver provas de que o abuso no volume de som chegou a limites capazes de causar danos à saúde de terceiros, é possível ainda à configuração do crime de Poluição Sonora conforme artigo 54 da Lei 9.605/98 (BRASIL, 1998), delito de maior gravidade, que será processado na justiça comum, caso seja doloso, e no juizado especial, nas hipóteses de crime culposos.

Por fim estudando poluição sonora o artigo 230 - inciso XI do Código Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), veículo com descarga livre ou silenciador de motor de

explosão, com defeito ou inoperante, é configurado infração grave, com multa e retenção do veículo.

Diante do exposto podemos verificar que o legislador foi atencioso nas questões que tangem a poluição sonora no nosso Código de Trânsito e mais uma se pode ressaltar a importância da educação ambiental pelos usuários das vias públicas.

3.4.2 Quanto à Poluição por Gases

De acordo com Édis Milaré (2011), muitas são as fontes, fixas (ou estacionárias) e móveis, que contribuem para a emissão de poluentes, responsáveis por vasta gama de efeitos, atingindo desde organismos inferiores até componentes importantíssimos do ecossistema planetário. O autor entende que o dano causado pelas emissões atmosféricas estende-se igualmente para o patrimônio físico e econômico dos empreendimentos afetados por esse tipo de poluição.

A capacidade poluente dos veículos automotores é a maior dentre outras atividades desenvolvidas pelo ser humano, pois 50 % do total de gases poluentes e, portanto, tóxicos que são expelidos para a atmosfera são provenientes da combustão dos motores dos veículos automotores. Nas maiores cidades, onde além da grande quantidade de veículos, existem constantes congestionamentos, os veículos respondem por quase 90% do total de gases tóxicos lançados na atmosfera, provocando um grande risco para a vida humana, animal e ao meio ambiente. (DETRAN PR, 2014)

A poluição atmosférica é consequência, em maior parte, da ação humana, no sentido de introduzir produtos químicos e/ou tóxicos no ambiente.

De acordo com Édis Milaré:

Em consonância com a Política Nacional do Meio Ambiente, foram desenvolvidos alguns programas com vistas a incentivar a produção e a instalação de equipamentos votados para a melhoria da qualidade ambiental. A título de exemplo, dois programas federais podem ser mencionados: o PROCONVE, visando a controlar a poluição atmosférica causada por veículos, e o Silêncio, visando a controlar a poluição sonora urbana. (MILARÉ, 2011, p. 565)

Em relação ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE relata autor Édís Milaré:

No início dos anos oitenta, verificou-se que a grave poluição ambiental dos grandes centros urbanos era causada em grande parte pelos poluentes atmosféricos gerados na queima de combustíveis em veículos automotores. Em face dessa situação, o Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA CRIOU, POR MEIO DA Resolução CONAMA 018, de 06.05.1986, o programa de Controle da poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, visando a reduzir os níveis de emissão de ar poluentes nos veículos automotores, incentivar o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automotiva quanto em métodos e equipamentos para a realização de ensaios e medições de poluentes. Para o cumprimento dos limites máximos de emissão de poluentes estabelecidos, foi prevista a aplicação de tecnologias e de sistemas que otimizassem o funcionamento dos motores para proporcionar uma queima perfeita de combustíveis e consequente diminuição das emissões e do consumo de combustível. Aspectos técnicos deste programa e respectivas metas de redução têm sido definidos por resoluções complementares do CONAMA e da Agência Nacional do petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. (MILARÉ, 2011, p. 565)

Neste sentido, o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) em seu artigo 98 dispõe a alteração dos motores para utilização de GMV – Gás Metano Veicular como combustível. O artigo 98 especifica que nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências. Tudo isso para evitar excesso de poluentes.

O artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) também orienta quanto ao controle de emissão de gases poluentes e de ruídos avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA (Conselho Nacional de meio Ambiente) para emissão de gases poluente e ruídos.

O Código de Trânsito Brasileiro não deixou de prever sanção ao motorista que não realiza a manutenção em seu veículo permitindo um mau estado de conservação e possíveis danos ao meio ambiente configurando Infração Grave.

Reza o artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro, 1997:

Art. 230. Conduzir o veículo:
[...]

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

[...]

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

Da mesma forma o artigo 231, I, II e III do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) referem-se às questões ambientais:

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

[...]

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

O artigo 105, inciso V do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) da mesma forma prevê como obrigatório dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído.

Ainda em defesa da redução dos impactos ambientais pela emissão atmosférica de poluentes advindas de veículos automotores, e de acordo com o IBAMA (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais) com o objetivo de reduzir e controlar a contaminação atmosférica por fontes móveis (veículos automotores) o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA criou em 1986 os Programas de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores: PROCONVE (automóveis) e PROMOT (motocicletas) fixando prazos, limites máximos de emissão e estabelecendo exigências tecnológicas para veículos automotores, nacionais e importados. Programa especialmente em centros urbanos com população acima de quinhentos mil habitantes e nas áreas periféricas sob influência direta dessas regiões. (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores — Proconve, 2011.)

O PROCONVE/PROMOT baseou-se na experiência internacional para adequar os índices à realidade brasileira e tem como principal meta a redução da contaminação atmosférica das fontes móveis, tais como veículos automotores, por meio da fixação dos limites máximos de emissão, induzindo o desenvolvimento tecnológico dos fabricantes e estabelecendo exigências tecnológicas para veículos, cuja comprovação é feita a partir de ensaios padronizados. A certificação de protótipo/projeto e o acompanhamento estatístico em veículos de produção também fazem parte da estratégia de controle. O Código de Trânsito Brasileiro condiciona o licenciamento anual dos veículos a vistorias prévias por tais programas. (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores — Proconve, 2011.)

3.4.3 Quanto ao Arremesso e Abandono de Objetos na Via

A legislação de trânsito prevê sanções aos condutores e proprietários de veículos que agridem o meio ambiente, tanto na forma ativa quanto passiva.

Arremessar objetos na via configura infração de trânsito previsto no artigo 171 do Código de Trânsito Brasileiro, este artigo se caracteriza pela intenção, pelo dolo no ato praticado pelo condutor a fim de molestar o pedestre que caminha pela via pública ou até o condutor de outro veículo. Além da infração de trânsito este fato caracteriza falta de educação e civilidade, pilares concretos para uma sociedade moderna e harmoniosa.

O artigo 172 do Código de Trânsito Brasileiro prevê como infração média com penalidade de multa a ação de “Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias”.

Esta infração é difícil de ser flagrada e geralmente são atirados resíduos sólidos como papéis, latinha de bebidas e pontas de cigarros. Além da infração de trânsito, há ainda a infração cometida em vias cercadas por áreas de preservação ambiental. Este ato demonstra uma falta de educação e atos primários demonstrando desvio de conduta básica.

O fato de arremessar lixo na via ou ao longo dela pode causar uma série de consequências. Em termos de meio ambiente e segurança pode-se elencar os

seguintes: Arremessar papéis, plástico, restos alimentares ou qualquer outro resíduo, além de poluir recursos hídricos, o solo, o ar e poluição visual, estes resíduos podem causar entupimento de sistemas de drenagem causando alagamentos e possíveis tragédias urbanas. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, 2013)

Da mesma forma o lançamento de pontas de cigarro ao longo das vias públicas podem gerar incêndios na vegetação podendo a fumaça advinda da destruição da vegetação atrapalhar ainda a visibilidade provocando graves acidentes. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, 2013).

Ainda na relação do trânsito com as questões ambientais além dos problemas como a poluição atmosférica, visual, sonora e de gases poluentes é importante destacar o processo erosivo decorrentes do mau planejamento das estradas e a morte de inúmeros animais sendo provocadas por excesso de velocidade e descaso com a sinalização. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, 2013)

A grande incidência de animais mortos nas rodovias dá-se por dois motivos; em primeiro lugar as estradas de rodagem cortam habitats e interferem, diretamente, no deslocamento natural das espécies, em segundo a disponibilidade de alimentos existente ao longo da rodovia. Neste último, apresentam-se o lixo, gerado pelo descaso dos motoristas; frutos e sementes, das espécies arbustivas e arbóreas próximas à via, e a própria carniça de animais atropelados atraindo a mastofauna carnívora. (LIMA, S.F, OBARA, A.T. 2004)

Desta forma é possível observar que muitos dos problemas e agressões ao ambiente resultantes de uso das vias públicas sejam em âmbito rural seja ambiente urbano podem ser resultado do trânsito existente no local de forma inconsequente. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, 2013)

3.4.4 Quanto a Deixar Qualquer Objeto da Via

Deixar qualquer objeto da via, que serviu como sinalização temporária em caso de avaria no veículo, o artigo 226 do Código de Trânsito Brasileiro prevê infração média. Referindo-se a poluição comete a infração quem não retirar qualquer

objeto da via, objetos usados no concerto ou averiguação do veículo como, por exemplo, corrente, cabo de aço, cones plásticos, fitas adesivas, lixos, frascos de combustível ou óleo.

Por fim o artigo 245 prevê que utilizar a via para depósito de materiais, mercadorias ou equipamentos sem autorização é configurado infração grave com multa e remoção da mercadoria ou do material, neste caso na maioria dos casos é deixado ou esquecido restos de mercadorias, materiais ou equipamentos que prejudicam e causam poluição.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante desta pesquisa abordando o Código de Trânsito Brasileiro observa-se que as pessoas convivem em sociedade e precisam se perguntar, por mais difícil que seja a resposta: “como devo agir perante os outros?”. Pensar sobre suas condutas e sobre a conduta dos outros a partir de valores e não de receitas prontas pode ser um bom caminho.

O trânsito pode gerar uma série de impactos no município, no meio ambiente, dentre estes, pode-se citar a poluição sonora, a poluição atmosférica, visual, do solo e da água. No âmbito dos impactos citados, não existe nem solução pronta, nem solução mágica, desta forma, qualquer proposta deve passar pelo conhecimento de cada município, de seus resíduos, de suas características econômicas e socioculturais, além da capacitação de recursos humanos e do envolvimento da população por meio da educação ambiental.

Necessário se faz que os cidadãos tomem consciência da existência dos instrumentos jurídicos de prevenção e combate à poluição gerada no trânsito em especial a poluição sonora e os utilize, de modo a melhorar a qualidade de vida nos municípios. É preciso que a nossa sociedade não trate mais a poluição sonora como simples problema de desconforto acústico ou de tolerância do bom vizinho seja em municípios pequenos ou nas grandes metrópoles, e sim como um abuso que vai de encontro aos seus direitos, sossego e saúde, representando até mesmo como um crime ambiental.

Com o estudo da legislação para o trânsito foi possível verificar que o legislador não foi omissos com a proteção do meio ambiente. O Código de Trânsito Brasileiro rege inúmeras situações em relação às questões ambientais, fato é que é impossível pensar em qualquer ação educativa de trânsito sem uma atenção especial ao campo da ética. Embora tenhamos em nosso ordenamento jurídico um amplo emaranhado de regramentos o difícil é fundamentar a educação de trânsito em valores, um compromisso a ser assumido por todos os munícipes.

Com as reflexões possibilitadas por este estudo entendemos que para que se possa alcançar um desenvolvimento em Educação Ambiental no Trânsito nos municípios se faz necessário desenvolver novas abordagens e incrementar as formas de Educação Ambiental e preparação para o exercício da cidadania já

existente como nos programas de ensino (currículos escolares) aprimorando para que se conduza a uma ação pedagógica transformadora visando alcançar os nossos jovens e possibilitando uma maior humanização no trânsito, sendo possível diagnosticar problemas originados do comportamento inadequado do ser humano em especial no ambiente urbano e nos municípios onde residem.

O Município do futuro é aquele que tem patrimônio natural em condições de ser usado para o bem de sua população e isto, com as atuais legislações só é possível com planejamento sendo necessária cada vez mais a formação contingente de técnicos, gestores e fiscais para proteger e preservar o maior e mais importante patrimônio de todos nós brasileiros: a natureza, pois dela dependem as atuais e futuras gerações.

Importante nesta luta também é a participação dos meios de comunicação, escrita e falada no auxílio na busca de consciência em defesa das questões ambientais em especial no trânsito assim como os órgãos fiscalizadores que tanto de dedicam em busca de paz, segurança e boa convivência no trânsito.

Possivelmente não seja possível mudar o mundo. Mas é possível começar a seguir o caminho da ética e da cidadania hoje, a partir de agora para deixar um mundo melhor para as futuras gerações.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa, **Manual de Direito Ambiental**. São Paulo. Editora Atlas S.A, 4ª edição, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10152**: Níveis de Ruído para Conforto Acústico. Informação e documentação: referências: elaboração Rio de Janeiro, 1987.

_____. **NRB 10151**: Avaliação do ruído em áreas habitadas visando o conforto da comunidade. Informação e documentação: referências: elaboração Rio de Janeiro, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO, 2013. Disponível em:
<http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=637&Itemid=143> Acesso em: 20 março de 2014.

BARRETO, Aldo de Albuquerque, **A Questão da informação**, Revista São Paulo em Perspectiva, Fundação Seade, v8, n4, 1994.

BELTRÃO, Antônio F. G. **Curso de Direito Ambiental**. Editora Forense, São Paulo, 1ª Edição, 2009.

BRASIL. **Constituição** (1988). Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 21 setembro. 2013.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro. CTB**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm> Acesso em 06 de maio de 2013.

_____. **Confederação Nacional de Municípios – CNM**. A Função do Município no Sistema Nacional de Trânsito. Nota Técnica No. 003/2012. Disponível em: <www.cnm.org.br/index.php?option=com_docman&task>. Acesso em: 20 mar. 2014.

_____. **Confederação Nacional de Municípios – CNM**. Revista Técnica – 2013. – Brasília: CNM, 2013. Disponível em: <http://www.cnm.org.br/index.php?option=com_docman&task>. Acesso em: 20 mar. 2014.

_____. **CONTRAN, Conselho nacional de Trânsito. Resoluções**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>> Acesso em 06 de maio de 2013.

_____. **DECRETO LEI Nº 4.657, DE 4 DE SETEMBRO DE 1942**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657.htm> Acesso em 06 de maio de 2013.

_____. **DECRETO-LEI Nº 3.688, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941.** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3688.htm> Acesso em 09 de fevereiro de 2014.

_____. **DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. Portarias.** Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>> Acesso em 06 de maio de 2013.

_____. **DETRAN PR, 2014. Comportamentos humanos no trânsito.** Disponível em: <<http://www.detrans.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/manualdehabilitacao/manualdehabilitacao7.pdf>>. Acesso em 20 mar. 2014.

_____. **ESTATUTO DA CIDADE, LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001..** Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm> Acesso em 09 de fevereiro de 2014.

_____. **IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS.** Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br>> Acesso em 14 de janeiro de 2013.

_____. **Lei Federal nº 9.795, de 27 de abril de 1999.** Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Sítio Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9795.htm >. Acesso em: 21 mar. 2014.

_____. **LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998..** Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm> Acesso em 09 de fevereiro de 2014.

_____. **MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, SECRETARIA E EDUCAÇÃO MÉDIA TECNOLÓGICA, Parâmetros Curriculares Nacionais.** Ensino Médio: Ciências da Natureza, Matemática e tecnologias, Brasília, 1998.

DIAS, P.A. **Educação Ambiental como projeto.** 2ª Edição. Porto Alegre: ARTMED, 2002.

LIMA, S.F & OBARA, A.T. **Levantamento de animais silvestres atropelados na BR-277 às margens do Parque Nacional do Iguaçu:subsídios ao programa multidisciplinar de proteção à fauna.** II Mostra Integrada de Ensino, Pesquisa e Extensão, 2004. Disponível em: <http://www.viiceb.com.br/cd/resumos/810a.pdf>. Acesso em: 19/03/2013.

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores** — Proconve/Promot/Ibama, 3 ed. p. 584 (Coleção Meio Ambiente. Série Diretrizes — Gestão Ambiental, n.º 3) . Brasília: Ibama/Diqua, 2011

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GÜNTHER W M R. **Apostila sobre resíduos sólidos**. São Paulo: 2000 [Faculdade de Saúde Pública da USP].

LEFF, Enrique. **Saber Ambiental: Sustentabilidade, Racionalidade, Complexidade, Poder**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

MAGALHÃES, Ligia Maria. **Lixo e Desperdício, Perspectivas Numa Sociedade de consumo**. Universidade Candido Mendes Instituto de Pesquisa Sócio-Pedagógica. Rio de Janeiro; 2002.

MILARÉ, Edis. **Direito do Ambiente: a gestão ambiental em foco: doutrina, jurisprudência**, glossário/ Édis Milaré; prefácio Ada Pellegrini Grinover. – 7 ed. rev. atual. e reform. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

MOURA, L.A.A. **Qualidade e Gestão Ambiental**. 3. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, p.103-105. 2002.

PEREIRA JR., José de Sena. **Legislação federal sobre poluição sonora urbana**. 2002. Nota técnica. Consultoria legislativa. Câmara dos Deputados. Brasil.

RICHARDSON, Roberto. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 1998. Ed. Revista dos Tribunais.

ROSA, R.N.A. **Idade do Petróleo**. Disponível em <http://resistir.info/ru/idade_petroleo.html>. Acesso em: 13 jan. 2014.

SILVEIRA, G.T.R.; AFONSO, C.G.; ARRUDA, L.N. **Resíduos sólidos e educação ambiental para a comunidade do Instituto de Ciências Biológicas e da Saúde da PUC Minas: uma oportunidade de reflexão sobre discurso teórico e a prática ambiental no mundo acadêmico**. Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental, Rio Grande, v.21, p. 145-164, 2008.

SIRVINSKAS. Luis Paulo, **MANUAL DE DIREITO AMBIENTAL**. 11 ed. – São Paulo; editora Saraiva, 2013.

TOLENTINO, Nereide. **Na escola, professores: o que é trânsito**. 2006. Disponível em:<www.educacaotransito.pr.gov.br/module/conteudo/conteudo.php:conteudo=84>. Acesso em: 02 mai. 2013.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Editora Atlas, 1987.