



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUÁRIA, CONTABILIDADE  
E SECRETARIADO EXECUTIVO  
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

JOSÉ VALMIR IZAQUIEL

ANÁLISE DO CONVÊNIO PÚBLICO ENTRE A POLÍCIA RODOVIÁRIA  
ESTADUAL DO CEARÁ E O DETRAN/CE

FORTALEZA

2013

JOSÉ VALMIR IZAQUIEL

ANÁLISE DO CONVÊNIO PÚBLICO ENTRE A POLÍCIA RODOVIÁRIA  
ESTADUAL DO CEARÁ E O DETRAN/CE

Monografia apresentada à Faculdade de Economia,  
Administração, Atuária, Contabilidade e Secretariado  
Executivo, como requisito parcial para obtenção do grau  
de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Prof. Vicente Lima Crisóstomo, Dr.

FORTALEZA

2013

## RESUMO

O convênio público representa uma parceria entre órgãos do Estado com o objetivo de unir esforços para gerar benefícios para a sociedade. Essa ação conjunta possibilita ao Estado um meio para aumentar a sua atuação perante as necessidades da sociedade. O objetivo deste estudo é analisar as ações do convênio entre o Departamento Estadual de Trânsito do Ceará e a Polícia Rodoviária Estadual, que foi criado em 2008 e ainda estar em vigor. Foram analisados de forma quantitativa os acidentes de trânsito no âmbito de suas competências e as ações de fiscalização inerentes. Com o objetivo de verificar a melhoria de indicadores de trânsito no Estado do Ceará, foram comparados números de dois períodos, um anterior a criação do convênio, de 2004 a 2007 e outro após a sua instituição, de 2008 a 2011. Foram usados na pesquisa uma abordagem do tipo quantitativa, exploratória, através de pesquisa bibliográfica e documental, com o estudo de caso e análise de dados, através de índices e tabelas comparativas. A análise permite observar a melhoria de alguns indicadores, o que é um indício do efeito positivo originado da parceria. Como conclusão, pode-se dizer que a importância da ação convênio que não está restrita somente à função de trânsito, mas também à ação policial. Aponta-se também que o convênio contribui para aumentar a ação Estatal na sociedade, mantendo a ordem e preservando a vida. Sugere-se as gestões municipais a implantação da municipalização do trânsito em todo interior cearense, como meio de torná-lo mais seguro.

Palavras Chaves: Convênio Público; Indicadores de Trânsito; Departamento de Trânsito do Ceará; Polícia Rodoviária Estadual.

## ABSTRACT

The agreement represents a partnership between public agencies of the State with the aim of uniting efforts to generate benefits for society. This action enables the joint state a means to increase their performance to the needs of society. The objective of this study is to analyze the actions of agreement between the Department of Ceará State Traffic Police and the State Highway, which was created in 2008 and still in force. Were analyzed quantitatively traffic accidents within their powers and enforcement actions involved. Aiming to verify the improvement of indicators of transit in the state of Ceará, numbers were compared two periods, before the creation of the agreement, from 2004 to 2007 and another after its establishment, from 2008 to 2011. Were used in the research approach of a quantitative, exploratory, through a literature review and documentary, with the case study and data analysis through comparative tables and indexes. The analysis allows us to observe the improvement of some indicators, which is an indication of the positive effect of the partnership originated. In conclusion, one can say that the importance of the agreement that action is not restricted only to the transit function, but also to police action. It is pointed out that the agreement contributes to increase the State share in society, keeping order and preserving life. It is suggested the deployment of municipal administrations municipalization traffic throughout the interior of Ceará, as a way to make it safer.

**Keywords:** Public Agreement; Indicators Transit, Traffic Department and the Ceará State Traffic Police.

**LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ADAGRI-CE - Agência de Defesa Agropecuária do Estado do Ceará  
BR - Rodovia Federal  
CETTRAN – Conselho Estadual de Trânsito  
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito  
CONTRANDIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal  
CE - Rodovia Estadual  
CF – Constituição Federal de 1988  
CPRv - Companhia de Policiamento Rodoviário  
CTB – Código de Trânsito Brasileiro, Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997.  
CTV - Convenção sobre Trânsito Viário  
DAER - Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens.  
DER - Departamento Estadual de Rodovias  
DERT - Departamento Estadual de Rodovias e Transportes  
DETRAN-CE – Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Ceará  
EC – Emenda Constitucional  
JARI - Juntas Administrativas de Recursos de Infrações  
OPM - Organização Policial Militar  
PMCE – Polícia Militar do Ceará  
PRE – Polícia Rodoviária Estadual  
SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura  
SEMACE - Secretaria do Meio Ambiente do Ceará  
SETECO - Secretaria de Transportes, Energia, Comunicações e Obras  
SIAFI - Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal  
SICONV - Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse  
SNT - Sistema Nacional de Trânsito  
SSPDS - Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social

**LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 - Mapa dos Postos Rodoviários de Fiscalização da PRE.....	39
Figura 2 - Percentual do número de habilitados sobre o total da frota do Ceará (2004-2011).....	40
Figura 3 - Evolução das ações de fiscalização após convênio.....	44
Figura 4 - Distribuição da malha rodoviária do Ceará.....	48

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 01 - Evolução da Frota de veículos e de Habilitados no Ceará (2004-2011).....	40
Tabela 02 - Indicadores Operacionais antes do Convênio DETRAN-CE e PRE.....	42
Tabela 03 - Indicadores Operacionais Após O Convênio DETRAN-CE e PRE.....	42
Tabela 04 - Composição de Agentes de Trânsito antes e após Convênio entre o DETRAN-CE e PRE (2004-2011).....	44
Tabela 05 - Crescimento da fiscalização de infrações que geram maior índice de morte no trânsito.....	45
Tabela 06 - Procedimentos Policiais realizados no Convênio DETRAN-CE e PRE.....	46
Tabela 07 - Distribuição de acidentes no Ceará (2004-2011).....	49
Tabela 08 - Distribuição de Feridos em acidentes de trânsito no Ceará (2004-2011).....	51
Tabela 09 - Distribuição de Fatais em acidentes de trânsito no Ceará (2004-2011).....	52
Tabela 10 - Percentual de Vítimas Fatais pelo Total de Acidentes em vias Municipais (Capital e Interior) e Rodovias Estaduais-CE's (2004-2011) .....	52

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</b> .....	12
2.1. PRINCÍPIOS APLICÁVEIS A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.....	12
2.2 ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO.....	13
2.2.1 Centralização, Descentralização e Desconcentração Administrativa do Estado.....	14
2.3 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA E INDIRETA .....	15
<b>3. ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO</b> .....	17
3.1 EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO.....	17
3.2 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASIL.....	17
3.3 NORMAS LEGAIS QUE REGEM O TRÂNSITO NO BRASIL .....	18
3.4 O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO .....	21
3.5 COMPETÊNCIAS DOS ENTES PARTICIPES.....	22
3.5.1 DETRAN/CE.....	22
3.5.2 Polícia Militar do Ceará.....	24
3.5.2.1 Polícia Rodoviária Estadual.....	24
<b>4. CONVÊNIO</b> .....	27
4.1 CONCEITO DE CONVÊNIO .....	27
4.2 OBJETO E FORMALIZAÇÃO DO CONVÊNIO.....	29
4.3 EXECUÇÃO DO CONVÊNIO .....	31
4.4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL A CONVÊNIOS.....	33
4.5 CONVÊNIO PÚBLICO ENTRE DETRAN-CE E PRE .....	35
<b>5. METODOLOGIA</b> .....	37



5.1 AMBIENTE DE PESQUISA.....	37
5.2 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA.....	37
5.3 COLETA E ANÁLISE DE DADOS.....	37
<b>6. ANÁLISE DOS RESULTADOS DO CONVÊNIO ENTRE A PRE E DETRAN-CE.....</b>	<b>39</b>
6.1 CONTEXTO DA ANÁLISE DOS DADOS .....	39
6.2 COMPARAÇÃO DE INDICADORES ANTES E APÓS O CONVÊNIO.....	41
6.2.1 Ações de Fiscalização de Trânsito do Convênio .....	41
6.2.2 Procedimentos Policiais.....	46
6.2.3 Acidentes nas Rodovias Estaduais do Ceará .....	47
6.2.4 Vítimas Feridas e Fatais em Acidentes .....	50
<b>7. CONCLUSÃO.....</b>	<b>54</b>
<b>8. REFERÊNCIAS .....</b>	<b>56</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O Estado possui uma função social que legitima sua existência, compete ao mesmo, a oferta de serviços públicos em proporção as necessidades da sociedade. Para que isso ocorra, é necessária a existência de qualidade na prestação dos serviços executados. Cabe então ao Estado, através de seus órgãos executores, unir forças e criar novas possibilidades de atuação, através de parcerias, visando tornar eficiente a sua ação.

Diariamente percebe-se a ansiedade e expectativa da sociedade pela melhoria dos serviços públicos existentes, através de um novo modelo de gestão, que seja capaz de gerar efetivos benefícios. Neste contexto, o presente trabalho aborda o convênio público como uma opção para execução das atividades de entes públicos. Assim, o presente estudo, possibilita oportunidade de conhecimento do modelo de convênio adotado na gestão governamental implantado no Estado do Ceará, desde o ano de 2008 e ainda em continua em vigor.

Neste trabalho será observada a adoção do convênio público entre órgãos de trânsito, no caso específico, entre a Polícia Rodoviária Estadual do Ceará (PRE) e o Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (DETRAN/CE). Esse acordo teve como escopo, uma ação de parceria que reuni esforços, objetivando tornar o trânsito mais seguro e conseqüentemente uma sociedade protegida. A citada ação é inédita até o momento, o que motivou e despertou o interesse pela pesquisa, pois se trata de um assunto ainda pouco explorado e conseqüentemente, carente de estudos direcionados.

O objetivo deste trabalho é analisar as ações do convênio entre o DETRAN-CE e a PRE, comparando os dados de dois períodos, um anterior a criação do convênio, de 2004 a 2007 e outro após a sua instituição, de 2008 a 2011, para verificar se houve melhoria nos indicadores de trânsito no Estado do Ceará. Vislumbra-se também observar se essa ação conjunta possibilita ao Estado um meio para aumentar a sua atuação perante as necessidades da sociedade.

Utilizou-se na elaboração deste trabalho uma abordagem do tipo quantitativa, haja vista serem analisados dados estatísticos. Devido ao assunto inédito a pesquisa é considerada do tipo exploratória. Na construção do referencial teórico e análise de dados utilizou-se da bibliográfica e documental.

Na seção inicial deste trabalho trará a conceituação sobre administração pública, seus princípios e sua organização. Nas seções seguintes são apresentados os conceitos de trânsito e de convênio, seguido da descrição dos órgãos envolvidos e da legislação inerente. Já na seção de

análise de dados, serão usados valores quantitativos expressos em tabelas, figuras e indicadores de percentuais com relação as ações policiais e de trânsito. Serão comparados indicadores das ações de fiscalização desenvolvidas, bem como quantitativo de acidentes de trânsito no âmbito de suas competências, em um período antes e depois da criação da parceria.

## 2 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

A Administração Pública, sob a ótica organizacional, é definida segundo Medauar (2003) como: "conjunto de órgãos e entes estatais que produzem serviços, bens e utilidades para a população, coadjuvando as instituições políticas de cúpula no exercício das funções de governo".

Expressa Cretella (1995, p. 10), conceitos abrangentes que definem a Administração como "a atividade ou prestação concreta, desenvolvida pelo Estado, quando cuida de interesses que coloca sua responsabilidade titularizando-os" ou ainda como "a atividade prática que o Estado desenvolve para cuidar, de modo imediato, dos interesses públicos que ele inclui nos próprios fins".

Com base nas definições expressas, pode-se entender como objetivos da Administração Pública o planejamento das atividades administrativas, visando atender às necessidades públicas de forma direta, os quais estão sobre a responsabilidade do Estado.

De uma outra forma, Di Pietro (2005, p. 54), expressa os elementos da compõem a Administração Pública: "Compreende pessoas jurídicas, órgãos e agentes públicos incumbidos de exercer uma das funções em que se triparte a atividade estatal: a função administrativa".

Nesse sentido, Administração Pública corresponde a todo o aparelhamento de que dispõe o Estado para a consecução das políticas traçadas pelo Governo.

### 2.1 PRINCÍPIOS APLICÁVEIS A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Segundo Meirelles (2010, p. 85), as atividades exercidas pela Administração Pública, seja ela federal, estadual ou municipal, visam à satisfação das necessidades de toda a coletividade, razão de sua existência, e em seu benefício que devem se pautar e respaldar todas as ações. Nesse sentido, a Constituição Federal (CF) ao tratar dos princípios inerentes à Administração Pública, os quais norteiam todas as suas atividades em seu no art. 37, caput dispõe: "Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência".

Os serviços públicos prestados pelos entes públicos, neles incluídos os Estados e Municípios, devem se pautar com o devido zelo e lisura para com todos os assuntos de

interesse maior da população, e, para isso, dispõem dos recursos públicos necessários, arrecadados de diversas formas e fontes. Os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade, são inafastáveis quando se fala em toda e qualquer atividade que vise o bem comum dos cidadãos. A lisura dos procedimentos deverá ser angariada com a estrita observância dos órgãos públicos dos ditames legais, o que segundo Meirelles (2010, p. 89):

A legalidade, como princípio de administração (CF, art. 37, caput), significa que o administrador público está, em toda a sua atividade funcional, sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso.

No entanto, somente a estrita observância dos mandamentos legais, por si só, não encontra sustentabilidade, e não são mais suficientes, dentro da administração pública moderna. Assim os entes públicos devem se pautar também pela eficiência em suas atividades, pois a pretexto de estarem cumprindo meras normas legais, estas não devem afetar o desempenho das atividades estatais, de forma a tornarem-nas morosas, intempestivas ou insolventes.

A respeito deste princípio, cita Meirelles (2010, p. 98) que o administrador público atual tem o dever da eficiência:

O princípio da eficiência exige que a atividade administrativa seja exercida com presteza, perfeição e rendimento funcional. É o mais moderno princípio da função administrativa, que já não se contenta em ser desempenhada apenas com legalidade, exigindo resultados positivos para o serviço público e satisfatório atendimento das necessidades da comunidade e de seus membros.

Os órgãos públicos, no entanto, não devem lançar mão de, sob o pretexto de se tornarem mais ágeis e modernas, extrapolarem suas atribuições, ou usurparem as atribuições que por sua natureza e forma legal são de outrem, a fim de, dentro do Estado moderno, entre outras prováveis consequências e prejuízos, não causarem confusão a própria coletividade.

## 2.2 ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO

O Estado necessita utilizar-se de órgãos, agentes e pessoas jurídicas para realizar suas funções administrativas. No que se refere ao seu aspecto organizacional, adota as seguintes

formas básicas para o desempenho de suas atribuições administrativas: centralização, descentralização e desconcentração.

### 2.2.1 Centralização, Descentralização e Desconcentração Administrativa do Estado

A centralização administrativa ocorre quando o Estado executa suas tarefas por meio dos órgãos e agentes integrantes da Administração direta, ou seja, consubstancia-se na execução de atribuições pela pessoa política que representa a Administração Pública competente, sendo esta a União, Estado-membro, Municípios ou Distrito Federal (FEITOSA, 2012).

Na forma de centralização administrativa há o desempenho centralizado de funções administrativas e consolidando-se na execução de atribuições pela pessoa que representa a Administração Pública competente. Dessa forma, não há participação de outras pessoas jurídicas na gestão, que é centralizado.

Comenta Mello (2004, p.139): “O Estado tanto pode prestar por si mesmo as atividades administrativas, como pode desempenhá-las por via de outros sujeitos, caso em que se estará perante a descentralização”

Nesta visão, conceitua Di Pietro (2005, p.349), “descentralização é a distribuição de competências de uma pessoa para outra pessoa física ou jurídica”

De acordo com o que já foi disposto, Medauar (2003, p.65), completa o conceito:

Descentralização administrativa significa a transferência de poderes de decisão em matérias específicas a entes dotados de personalidade jurídica própria. Tais entes realizam, em nome próprio, atividades que, em princípio, têm as mesmas características e os mesmos efeitos das atividades administrativas estatais. A descentralização administrativa implica, assim, a transferência de atividade decisória e não meramente administrativa.

Fica exposto que a descentralização administrativa ocorre quando o Estado desempenha algumas de suas funções por meio de outras pessoas jurídicas. Dessa forma, pressupõe a existência de duas pessoas jurídicas distintas: o Estado e a entidade que executará o serviço estatal recebido. Assim na descentralização administrativa, ocorre a especialização na prestação do serviço descentralizado.

Já na forma de desconcentração, a administração se organiza para um descongestionamento, resultante do grande volume de atribuições que competem ao ente central, permitindo, dessa forma, que ocorra um desempenho mais adequado e racional de tais atribuições.

Na desconcentração ocorre uma distribuição de competências, sistematizada de forma a distribuí-las internamente entre os entes de uma mesma pessoa jurídica. Na desconcentração está sempre presente o vínculo de subordinação e hierarquia (ARAÚJO, 2005).

Desta forma a desconcentração representa um coeficiente de eficiência no sentido temporal. Nela, selecionam-se as atribuições, agrupando-as para encurtar o lapso temporal na sua execução.

Na visão de Alexandrino e Paulo (2002, p.18):

Ocorre a desconcentração quando a entidade da Administração, encarregada de executar um ou mais serviços, distribui competências, no âmbito de sua própria estrutura, a fim de tornar mais ágil e eficiente a prestação de serviços. A desconcentração pressupõe, obrigatoriamente, a existência de uma só pessoa jurídica.

A desconcentração sempre se opera no âmbito interno de uma mesma pessoa jurídica, constituindo uma simples distribuição interna de competências dessa pessoa. Dessa forma, entende-se que a desconcentração administrativa, além de descongestionar os entes ligados à estrutura de direção, para que possa executar sua atividade precípua de planejamento e coordenação, prestigia os entes ligados à esfera de execução, ou seja, os órgãos de periferia.

Cabe salientar que a Administração Pública utiliza-se de instrumentos contratuais para viabilizar suas ações de descentralização, sendo estes submetidos de acordo com sua especificidade, às leis contratuais, às leis de licitação e contratos administrativos ou sob a forma de parceria com as diversas entidades públicas e privadas, por meio de convênio e instrumentos semelhantes. Assim são utilizados instrumentos contratuais para celebrar o repasse de recursos financeiros as entidades com o mesmo objetivo da consecução do interesse público.

Observa-se então que a descentralização, por meio dos órgãos e entidades, apresenta-se como uma das opções para a execução dos programas de trabalho do governo, onde poderão ser transferidos recursos aprovados na Lei Orçamentária para as entidades públicas e privadas que atendam ao programa e realizem ações de interesse comum.

### 2.3. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA E INDIRETA.

Segundo Carvalho Filho, 2003, p. 620:

Administração Direta é o conjunto de órgãos que integram as pessoas federativas, aos quais foi atribuída a competência para o exercício, de forma centralizada, das atividades administrativas do Estado. Em outras palavras, significa que 'a Administração Pública é, ao mesmo tempo, a titular e a executora do serviço público.

A Administração Pública Direta é considerada o núcleo administrativo de cada ente seja este federal, estadual, distrital ou municipal, corresponde à própria pessoa jurídica política União, Estado, Distrito Federal, Municípios e seus órgãos despersonalizados.

Os partícipes deste convênio, PRE e DETRAN/CE, são órgão que pertencem a administração direta e estão subordinados ao governo do Estado do Ceará, através de secretarias, o primeiro através da Secretaria de Segurança Pública do Ceará (SSPCE) e o segundo através da Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA).

Já Administração Pública indireta, segundo Segundo Carvalho Filho, 2003, p. 624,

Conjunto de pessoas administrativas que, vinculadas à respectiva Administração Direta, têm o objetivo de desempenhar as atividades administrativas de forma descentralizada.

Compreende-se que Administração Indireta é o conjunto de entidades personalizadas, vinculadas normalmente a um órgão da Administração Direta, como por exemplo um Ministério ou Secretaria. As entidades da administração direta estão previstas no art. 4, II, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, sendo eles: autarquias, fundações públicas, empresas públicas e sociedades de economia mista.



### 3 ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO

#### 3.1 EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO

A história nos meios de transporte iniciou-se na pré-história e teve grande impulso com a criação da indústria e suas tecnologias, e diante da necessidade do homem se deslocar, inventou-se os veículos automotores.

Com aumento da produção e aquisição desses transportes motorizados, em proporção maior que estrutura existente, seja em vias de circulação ou na capacitação e educação dos motoristas, gerou-se a partir de então grandes problemas com o trânsito. Tais fatos iniciaram no século XIX, com surgimento do primeiro automóvel em 1895 e mais tarde em setembro de 1899, em Nova York, o primeiro óbito registrado de acidente automobilístico.

A aquisição, uso intensivo e tráfego desordenado de veículos vêm causando sérios problemas a sociedade, tais como, falta de estacionamento, congestionamento, poluição do meio ambiente e acidentes. Cabe ao homem, como autor e usuário desse invento solucionar as dificuldades decorrentes de uso em benefício da coletividade.

Por todos esses fatores, o homem tenta gerenciar o problema do trânsito através de três ações integradas: a Engenharia, a Educação e o Esforço Legal. Neste último, cabe ao Policiamento e Fiscalização do Trânsito, a função de vigiar, zelar ou reprimir para o cumprimento da lei, coibindo abusos e excessos, tornando-se um elemento essencial na segurança do trânsito.

#### 3.2 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Com o surgimento do veículo automotor no final do século XIX e com a expansão da indústria automobilística no início deste século, grandes impactos foram percebidos na sociedade, tornando-se necessário a criação de normas para disciplinar o trânsito de veículos e de pessoas.

No Brasil a primeira norma de que se tem conhecimento é o Decreto nº 8.324, datado de 27 de outubro de 1910, editado pelo Presidente Nilo Peçanha, que tinha como finalidade principal, disciplinar o serviço de transporte por automóvel para não colocar em risco a segurança das pessoas.

Posteriormente com o Decreto Legislativo nº4.460, de 11 de janeiro de 1922, foram estabelecidas normas relativas à construção de estradas, cuidando ainda da carga máxima dos veículos.

Com crescimento do trânsito e sua conseqüente problemática em nível global, em 1926 diversos países reuniram-se em Paris, para aprovar uma convenção, disciplinando a circulação internacional de automóveis e a sinalização de trânsito. Tal convenção foi assinada pelo governo brasileiro através do Decreto nº19.038, de 17 de dezembro de 1929.

Em 25 de setembro de 1941, o decreto-lei nº 3.651, aprovou a criação do primeiro Código Nacional de Trânsito do Brasil, que vigorou até o ano de 1968.

Com o implemento da indústria automobilística no Brasil, em 1957, houve um grande aumento da frota de veículos em circulação no país, passou a exigir uma revisão das normas legais em vigor, a fim de adequá-las à nova realidade. Desta forma, em 21 de setembro de 1966, com Lei nº 5108, aprovou-se o Código Nacional de Trânsito, regulamentado pelo Poder Executivo através do Decreto nº 62.127/68.

O Brasil participou na cidade de Viena, da Convenção sobre Trânsito Viário, em 1968, a fim de manter a uniformização na adoção de regras que facilitem o trânsito internacional. Essa Convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional e ratificada pelo governo, através do Decreto nº 86.714/81, passando suas normas a vigorar em todo o território nacional.

Por fim, na gestão do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso foi sancionada a Lei nº9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), contendo vinte capítulos e trezentos e quarenta e um artigos, que impõe padrões de controle bem mais severos que os anteriores, passando a vigorar desde o dia 23 de janeiro de 1998.

### 3.3 NORMAS QUE REGEM O TRÂNSITO NO BRASIL

É necessário salientar que a Legislação de Trânsito Brasileira é composta de leis, decretos e resoluções, cabendo às leis estabelecerem as normas de caráter geral. Os decretos têm por finalidade regulamentar, detalhar e disciplinar a aplicação das leis. Já as resoluções, estabelecem normas regulamentares detalhadas dos preceitos contidos nas leis, através do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito.

Na legislação de trânsito, tanto nacional quanto internacional, são tratadas as regras gerais de circulação, da sinalização das vias públicas, das condições necessárias ao veículo

para poder transitar. Especialmente, das exigências relacionadas com o condutor, prevendo de um lado, tudo que é necessário para sua habilitação e de outro, os deveres que está sujeito, ou seja, o que lhe é proibido fazer, cominando penalidades pelo não cumprimento de qualquer preceito legal.

Dessa forma serão citadas a normas que asseguram direitos, impõem obrigações e regulam a conduta e a estrutura de todos os elementos compõem o trânsito, a fim de torná-lo seguro e preservando a vida.

#### I- A Constituição Federal (CF)- 1988

Promulgada pelo Congresso Nacional, a Constituição Federal estabelece os princípios fundamentais, os direitos e garantias fundamentais, a organização do Estado, a organização dos poderes, a defesa do Estado e das instituições democráticas, a tributação, o orçamento, a ordem econômica e financeira e a ordem social.

A CF reserva privativamente à União, a competência para legislar sobre trânsito e transporte. O Supremo Tribunal Federal tem considerado inconstitucionais leis estaduais e municipais que invadem esta competência privativa da União, legislando, por exemplo, sobre sinalização, valores e anistia de multas.

#### II- O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – 1997

Instituído pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 e publicada no dia 24 do mesmo mês, entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998 sendo já modificado pela Lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998, publicada no mesmo que o CTB entrou em vigor.

O CTB estabelece que o Sistema Nacional de Trânsito compõe-se de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, estendendo até estes as competências executivas da gestão do trânsito.

#### III- Convenção sobre Trânsito Viário (CTV) – Viena

Firmada em Viena, na Áustria, em 8 de novembro de 1968 e a qual o Brasil aderiu como Parte Contratante, foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980 e promulgada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, do Executivo Federal, com reservas.

A CTV visa facilitar o trânsito viário internacional e de aumentar a segurança nas rodovias mediante a adoção de regras uniformes de trânsito. De acordo com a mesma, um veículo está em “Circulação Internacional” em território de outro país quando pertencer a uma

pessoa física ou jurídica que tem sua residência normal fora desse país, não se acha registrado nesse país e foi temporariamente importado para esse país.

#### IV- Acordo sobre regulamentação básica unificada de trânsito.

Trata-se de acordo internacional firmado pelo Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai sobre o trânsito estrangeiro nos territórios desses países. Regulamentado através do Decreto Federal de 3 de agosto de 1993, o acordo unifica procedimentos para o trânsito nestes países, inclusive quanto à obrigatoriedade recíproca de se reconhecer os documentos originais de habilitação dos condutores oriundos de outro país contratante, bem como as licenças dos veículos.

#### V- Leis relacionadas ao trânsito não incorporadas ao CTB

Promulgadas pelo Congresso Nacional e sancionadas pelo Presidente da República, estabelece regras que valem para todo o território nacional.

Na área do trânsito há leis que, embora não alterem dispositivos no CTB, tratam objetivamente da matéria ou tem estreita relação com o trânsito. Como exemplo, a lei complementar 121 de 9 de fevereiro de 2006 que criou o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências.

#### VI- Resoluções do CONTRAN

O primeiro e mais importante caráter das Resoluções do CONTRAN é o de regulamentar o CTB. Possuem força de lei, como esclarece Arnaldo Rizzardo (2003, 9.52):

Desde o momento em que a lei delega a um órgão expedir normas sobre determinadas matérias, tais normas obrigam, não se permitindo o descumprimento em razão de não inseridas em leis específicas. Por outras palavras, indubitável que possuem força de lei as determinações do CONTRAN sobre o trânsito.

Os conteúdos das resoluções podem ser sugeridos pelos órgãos de trânsito, fabricantes de veículos, entidades não governamentais, associação de classe e outras entidades públicas e privadas. O texto básico da resolução é discutido e aprofundado nas Câmaras Temáticas e no Fórum Consultivo, acompanhados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e levados à reunião do CONTRAN para aprovação.

#### VII- Portarias do DENATRAN

Têm por objetivo regulamentar práticas operacionais e administrativas na relação entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e o DENATRAN, bem como

regulamentar resoluções do CONTRAN. Como exemplo tem-se a Portaria nº 59/2007 que estabeleceu campos de informações que deverão constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento para fins de uniformização em todo território nacional.

### 3.4 SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO (SNT).

O SNT de acordo com artigo 5º do CTB, pode ser definido como um conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Este sistema foi criado pelo CTB sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. O SNT é atualmente composto pelos seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

São objetivos do conjunto de órgãos que compoem o SNT:

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;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema. Ao Ministério das Cidades compete a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito

### 3.5 ORGÃOS PARTICÍPES DO CONVÊNIO

#### 3.5.1 Departamento Estadual de Trânsito do Ceará

O DETRAN-CE é um órgão que tem por finalidade a disciplina e a fiscalização dos serviços de trânsito estadual e os de tráfego no âmbito da competência do Estado, bem como a fiscalização dos transportes coletivos intermunicipais, conforme o artigo 4 da Lei 9.450 e foi transformado em autarquia, sendo vinculado à Secretaria de Polícia e Segurança Pública.

Antes de funcionar na atual sede, na Avenida Godofredo Maciel, nº 2900 no bairro da Maraponga, no dia 22 de fevereiro de 1978, quando foi inaugurada pelo então diretor geral o coronel João de Almeida, o órgão teve como sede o prédio onde atualmente funciona o Batalhão de Choque da Polícia Militar, na Rua Antônio Pompeu, no centro de Fortaleza.

O Artigo 5º da Lei nº 9.450 estabeleceu as competências do DETRAN-CE:

- 1º Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, fazendo aplicar as sanções nela previstas.
- 2º Comunicar ao Departamento Nacional de Trânsito e a outros órgãos públicos interessados a cassação de documentos de habilitação, bem como lhes prestar outras informações para impedir que os proibidos de conduzir veículos, em sua jurisdição, venham a fazê-lo em outra.
- 3º Autorizar a realização de provas esportivas, inclusive ensaios e testes, nas vias e logradouros públicos.
- 4º Arbitrar a caução ou fiança ou o seguro em nome de terceiros, na hipótese do item anterior.
- 5º Vistoriar, registrar e emplacar veículos.
- 6º Expedir certificados de registro de veículos automotores.
- 7º Expedir Carteira Nacional de Habilitação e autorização para dirigir veículos.
- 8º Registrar a Carteira Nacional de habilitação expedida por outra repartição de trânsito.
- 9º Autorizar as Circunscrições Regionais a expedir a Carteira Nacional de Habilitação.
- 10º Decidir da apreensão de documentos de habilitação para dirigir veículos.
- 11º Arrecadar as multas aplicadas por força de infração à legislação do trânsito.
- 12º Elaborar estatística de trânsito.
- 13º Representar às entidades e aos órgãos públicos para fins de recebimento das multas impostas aos condutores de veículos oficiais.

14º Expedir certificados de habilitação aos diretores e instrutores de escolas de aprendizagem e examinadores de trânsito de acordo com as instruções do Conselho Nacional do Trânsito.

15º Estabelecer modelos de livros de registro do movimento de entrada e saída de veículos de estabelecimento onde se executarem reformas ou recuperação, compra, venda ou desmontagem de veículos, usados ou não, e rubricar referidos livros.

16º Cumprir e fazer cumprir o regulamento de transporte coletivo de passageiros.

Em 1988, passou a ser vinculado à Secretaria de Transportes, Energia, Comunicações e Obras - SETECO. Em 1998, o órgão vinculou-se à Secretaria da Infraestrutura, tendo a nomenclatura de suas diretorias. Em dezembro de 2008, as funções de trânsito e transportes do extinto Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes (DERT), que passou a ser chamar Departamento de Edificações e Rodovias (DER).

A Lei nº 14.024, de dezembro de 2007, estabeleceu as novas finalidades do DETRAN-CE, em vigor até a presente data o inciso IX do art. 78, da Lei nº. 13.875, de 7 de fevereiro de 2007, passa a vigorar com a nova redação. Entres as atribuições adicionadas do Art.78, inciso IX, estão:

[...] Coordenar e exercer as atividades de policiamento, fiscalização, correição, julgamento de infrações e de recursos, aplicação de penalidades, medidas administrativas, inclusive nas rodovias estaduais do Ceará; arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos, bem como das infrações de trânsito relacionadas ao condutor e ao veículo; realizar a escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; coordenar, em ação conjunta com todos os Órgãos e Entidades de trânsito da União, dos Estados e dos Municípios, com jurisdição no Estado do Ceará, todos os registros de acidentes de trânsito, visando detectar as causas e elaborando estudos e pesquisas, no intuito de contribuir para uma redução dos mesmos; coordenar a elaboração de todas as estatísticas do Estado do Ceará com relação aos condutores e aos veículos; promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes do CONTRAN [...]

Este órgão tem a missão de promover o atendimento das demandas da sociedade relacionadas ao sistema de trânsito com qualidade, transparência e inovação, potencializando a educação, segurança e cidadania, propiciando mudança comportamental para melhor qualidade de vida. A visão desta organização é ser transparente e pró-ativa, com práticas inovadoras de gestão e comunicação. Ser reconhecida até 2009 como referência na excelência de atendimento, que valoriza parcerias, preservando vidas e obtendo redução de infrações praticadas. Objetiva ser uma organização caracterizada por decisões e ações orientadas para resultados, com corpo funcional integrado, capacitado e motivado.

### 3.5.2 Polícia Militar do Ceará

Em maio de 1835, foi criada a Força Pública do Ceará, embrião da atual Polícia Militar do Ceará, pelo Governador da Província do Ceará, padre, senador vitalício e orador sacro, José Martiniano de Alencar, que estava preocupado com a segurança e o bem estar dos habitantes da Província do Ceará e resolveu instituir tal organização pela Resolução Provincial nº 13, sendo esta uma organização de dedicação integral, atuando diuturnamente, os 365 dias do ano e nos 184 municípios do Ceará.

A Polícia Militar do Ceará (PMCE) insere-se na Administração Pública Estadual como órgão subordinado ao Governador do Estado e vinculado, operacionalmente, à Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social (SSPDS) e tem por funções primordiais, o policiamento ostensivo e a preservação da ordem, tendo aquela a sua atividade final. Esta instituição está presente em todo o estado cearense, com seus batalhões regionais, companhias e destacamentos. Os mais de 16 mil homens do efetivo estão distribuídos por todos os municípios cearenses para servir ao cidadão, preservando a ordem pública do Estado do Ceará.

Composta de vários batalhões com atividades específicas, com ações ostensivas e repressivas e atuando em diversas modalidades, seja a pé, montado, motorizado e em aeronaves, com vista a atingir o objetivo maior. Entre as unidades que a compõem, estar a Polícia Rodoviária Estadual (PRE), atuando na segurança e na proteção a vida nas rodovias cearense.

### 3.5.3 Polícia Rodoviária Estadual

A partir do Decreto Lei nº. 667, datado de 07 de Julho de 1969, a gestão do trânsito rodoviário ficou a cargo da Polícia Militar que passou a realizar tal função, inicialmente através do BPTran (Batalhão de Policiamento de Trânsito), que possuía uma de suas Companhias responsável pelo trânsito rodoviário. Antes do referido decreto, existia uma guarda estadual, subordinada ao, então, Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens (DAER).

Devido ao crescimento da demanda do trânsito rodoviário do Estado do Ceará, houve a necessidade de criação de uma Organização Policial Militar (OPM) que tratasse especificamente desse tipo de Policiamento, surgindo, então, a Companhia de Policiamento



Rodoviário - CPRv, criada através do Decreto nº. 16.056, datado de 03 de agosto de 1983, com a finalidade específica de patrulhar e fiscalizar as rodovias estaduais. A CPRv teve como seu primeiro Comandante, Capitão Carlos Alfredo da Rocha, sendo previsto um efetivo de 401 Policiais Militares. Foi inicialmente sediada em 21 de setembro de 1983 na Av. Godofredo Maciel, 1723, Maraponga em Fortaleza/CE, depois em novembro de 1989 deslocou-se para na Av. Central do Conjunto Acaracuzinho, Maracanaú/CE, e logo após em 13 de setembro de 1994 migrou para a CE-065 no KM 08 em Jaçanaú, Maracanaú/CE.

A Companhia de Policiamento Rodoviário ao longo de sua existência sempre manteve vínculos com os Órgãos de Trânsito Federal, Estadual e Municipal, celebrando com estes convênios que proporcionaram e proporcionam melhores condições de execução de suas atividades administrativas e operacionais.

Atualmente a CPRv recebeu a nomenclatura de Polícia Rodoviária Estadual, estando situada à rua Aristóbulo Quevedo, 195, Maraponga, Fortaleza/CE, e conta com o efetivo de 423 Policiais Militares, sob o Comando do Tenente Coronel Francisco Túlio Studart de Castro Filho. O policiamento a pé e motorizado, possui como recursos, 32 viaturas, 52 motocicletas, 03 Trailers, 05 semi-reboques e 80 etilômetros, contando ainda com 25 postos de Fiscalização, distribuídos nas mais movimentadas e importantes rodovias cearenses.

As Ações de Policiamento Ostensivo de Trânsito Rodoviário são desencadeadas de forma rotineira e através de grandes operações realizadas em conjunto com o DETRAN/CE, como; Operação Carnaval, Operação Semana Santa, Operação Férias, Operação Transporte Seguro, Operação Praia, Operação Capacete e Operação Rodoviva. Também são realizadas outras ações de parceria em conjunto com a Agência de Defesa Agropecuária do Estado do Ceará (ADAGRI-CE), através da Operação Carga Viva, em conjunto com a Secretaria do Meio Ambiente do Ceará (SEMACE) através da Operação Fumaça Negra e em parceria com a Companhia de Policiamento do Meio Ambiente (CPMA), através de Operações de Combate aos Crimes Ambientais. Diariamente 10 Operações Blitz Barreira, são realizadas em Fortaleza e Região Metropolitana, em conjunto com o DETRAN/CE, onde todos os integrantes da Polícia Rodoviária Estadual se revezam em esforço concentrado para melhor servir ao povo cearense.

A Missão da Polícia Rodoviária Estadual objetiva atender a todos os usuários das rodovias estaduais do nosso Estado, em situações de sinistro ou de forma preventiva, além de efetuar constantes prisões de indivíduos foragidos da Justiça, apreensões de veículos e cargas

roubadas, combatendo, ainda, o tráfico de drogas e armas. A Polícia Rodoviária Estadual tem como parâmetro maior o lema: Trânsito Seguro, Sociedade Protegida.

## 4. CONVÊNIOS

### 4.1 CONCEITO DE CONVÊNIO

Os convênios têm uma função essencial para a Administração Pública no exercício de suas ações institucionais. Com o excesso de obrigações, o Estado sozinho não consegue executar por muitas vezes algumas ações de sua competência e opta por descentralizar o seu Poder, criando uma pessoa jurídica para que lhe auxilie ou se utiliza de um dos seus instrumentos, chamado o convênio administrativo, cujas definições serão verificadas a seguir.

“Convênio, vocábulo originário do latim "cum + venire", que significa ação conjunta de aproximação, quase sinônimo de acordo, que sugere mais a idéia de superação de um conflito ou a preocupação de preveni-lo e visa a construir as bases de uma colaboração mútua" Assim descreve (SA; RABELLO, 1988).

Os convênios, de acordo com Meireles (2003, p.386) "são como acordos firmados por entidades públicas de qualquer espécie, ou entre estas e organizações particulares, para realização de objetivos de interesse comum dos partícipes”

Compreende-se nestes conceitos que, convênio é o ajuste celebrado entre entidades públicas, ou entre essas e particulares, tendo por finalidade o alcance de objetivos comuns. Trata-se assim, de pacto através do qual os partícipes unem esforços para a consecução de objetivos de interesse público. Ocorre, portanto, entre os convenientes, a obtenção de resultados comuns, através da mútua e recíproca cooperação.

Sobre o surgimento dos convênios comenta Meireles (2003, p.386-387):

A ampliação das funções estatais, a complexidade e o custo das obras públicas vêm abalando, dia a dia, os fundamentos da Administração Clássica, exigindo novas formas e meios de prestação de serviços afetos ao Estado.

Evoluímos, cronologicamente, dos serviços públicos centralizados para os serviços delegados a particulares, destes passamos aos serviços outorgados a autarquias; daqui defletimos para os serviços traspassados a fundações e empresas estatais e, finalmente, chegamos aos serviços de interesse recíproco de entidades públicas e organizações particulares realizados em mútua cooperação, sob a forma de convênios e consórcios administrativos. E assim se faz porque, em muitos casos, já não basta a só modificação instrumental da prestação do serviço na área de responsabilidade de uma Administração. Necessárias se tornam a sua ampliação territorial e a conjugação de recursos técnicos e financeiros de outros interessados na sua realização. Desse modo conseguem-se serviços de alto custo que jamais estariam ao alcance de uma Administração menos abastada. Daí o surgimento dos convênios e consórcios administrativos, como solução para tais situações.

Pode-se então compreender que através da variedade de serviços delegados pela Administração Pública, menor se torna os custos desses serviços para o Estado, pois com a realização de cooperação mútua entre seus órgãos, por exemplo, se tem uma descentralização dos custos, ampliando a área de atuação do Governo e proporcionando um maior alcance dos atendimentos prestados.

Como os convênios são acordos de vontades entre as partes, pode-se afirmar que a possibilidade de tais acordos é ampla, podendo ser realizado entre quaisquer pessoas ou organizações públicas ou particulares que disponham de meios para realizar os objetivos comuns, de interesse recíproco dos participantes.

Sobre a característica básica dos convênios esclarece Bastos Neto (2008, p.24):

Como se trata de uma parceria, de uma soma de esforços para se atingir um objetivo comum, tradicionalmente, se convencionou que um dos partícipes se incumba de fazer a transferência de soma de recursos financeiros - destinados a custear despesas relacionadas com o objeto pretendido -, enquanto ao outro se atribuem tarefas, como a execução propriamente dita do objeto do convênio ou outra que venha a ser convencionada, além de uma parcela de recursos, que podem ser financeiros, humanos, em bens e serviços - desde que economicamente mensuráveis -, chamada contrapartida.

Dessa forma, há de haver a colaboração das duas partes interessadas, onde uma transfere o recurso e a outra executa o programa, dando como garantia a contrapartida que pode ser que uma entidade pública acorda com outras entidades públicas ou privadas, na realização de obras ou serviços públicos de competência da primeira.

A redação disposta no art. 241 da Constituição Federal, define:

A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoais e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos. (BRASIL, 1988).

Pelo supracitado texto constitucional, pressupõe-se que deverá haver uma forma de cooperação entre os entes federados, na gestão dos serviços públicos e a descentralização da atuação administrativa, com a transferência de encargos, serviços, pessoal e bens, num regime de ampla cooperação. Fica exposto também que sejam disciplinados por lei, os acordos de

cooperação, vinculando-os a um regime jurídico uniforme, de forma que esses acordos sirvam como um meio de assegurar a eficiência da Administração no trato dos interesses coletivos.

#### 4.2 OBJETO E FORMALIZAÇÃO DO CONVÊNIO

O objeto dos convênios é o bem que será executado ou o fim a que se pretende atingir. De acordo a Instrução Normativa nº 01/97 da Secretária do Tesouro Nacional (STN). e com a Portaria Interministerial nº 127/08, o objeto do convênio é o produto final do convênio, de acordo com o programa de trabalho e suas finalidades. O objeto do convênio deve atender o interesse público, não podendo visar o lucro do partícipe receptor do recurso público, visto que os partícipes têm interesses recíprocos.

No Convênio que contenha repasse ou repercussão financeira, será proposto pelo interessado ao titular do órgão ou entidade responsável pelo programa, mediante a apresentação do Plano de Trabalho. Nele conterà no mínimo, as seguintes informações: razões que justifiquem a celebração; descrição completa do objeto a ser executado, das metas a serem atingidas, sejam elas qualitativa e quantitativamente, da licença ambiental prévia, quando o convênio envolver obras, instalações ou serviços que exijam estudos ambientais, possuir registro no Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI) quando a União for partícipe, descrever etapas ou fases da execução do objeto, com previsão de início e fim; plano de aplicação de recursos a serem desembolsados pelo concedente e a contrapartida financeira do proponente, para cada projeto ou evento; cronograma de desembolso; e comprovação pelo concedente que não se encontra em situação de mora ou inadimplência perante órgão ou entidade da Administração Pública.

O convênio é formalizado por termo que, embora simples, deve ter como estrutura o preâmbulo, texto e encerramento.

No preâmbulo do Convênio deverá conter os seguintes dados: a numeração sequencial, o nome e o Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) dos órgãos ou entidades que estejam firmando o instrumento; o nome, endereço, número e órgão expedidor da carteira de identidade e o Cadastro da Pessoa Física (CPF) dos respectivos titulares dos órgãos convenentes, ou daqueles que estiverem atuando por delegação de competência, indicando-se, ainda, os dispositivos legais de credenciamento; a finalidade; e a sujeição do convênio e sua execução às normas da Lei nº 8.666/93, no que couber, bem como do Decreto nº 93.872/86 e na Instrução Normativa nº 01/97- da STN.

Deverão assinar obrigatoriamente o termo de convênio, os partícipes, duas testemunhas devidamente qualificadas e o interveniente, se houver. Sabendo que é nulo e de nenhum efeito, o convênio verbal com a União, Estados e Municípios ou com entidades da Administração Pública Federal.

Quando o valor da transferência for igual ou inferior ao previsto na alínea “a”, inciso II, Art. 23 da Lei nº 8.666/93, R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), a formalização poderá realizar-se mediante termo simplificado de convênio, na forma regulamentada pela Secretaria do Tesouro Nacional.

A formalização de convênio encontra-se estabelecida no artigo 116, parágrafo primeiro e incisos da Lei nº. 8.666/93:

Art. 116. Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, aos convênios, acordos, ajustes e outros instrumentos congêneres celebrados por órgãos e entidades da Administração.

§ 1º A celebração de convênio, acordo ou ajuste pelos órgãos ou entidades da Administração Pública depende de prévia aprovação de competente plano de trabalho proposto pela organização interessada, o qual deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

I – identificação do objeto a ser executado;

II – metas a serem atingidas;

III – etapas ou fases da execução;

IV – plano de aplicação dos recursos financeiros;

V – cronograma de desembolso;

VI – previsão de início e fim da execução do objeto, bem assim da conclusão das etapas ou fases programadas;

VII – se o ajuste compreender obra ou serviço de engenharia, comprovação de que os recursos próprios para complementar a execução do objeto estão devidamente assegurados, salvo se o custo total do empreendimento recair sobre a entidade ou órgão descentralizador.

§ 2º Assinado o convênio, a entidade ou órgão repassador dará ciência do mesmo à Assembléia Legislativa ou à Câmara Municipal respectiva.

Observa-se que dentro das formalidades citadas, quando uma vez celebrado, a entidade ou órgão repassador deverá dar ciência ao Poder Legislativo.

Existem restrições que impossibilitam a celebração de convênios. As hipóteses de vedação estão previstas na portaria nº 127, art. 6:

Art.6[...]

I - com órgãos e entidades da administração pública direta e indireta dos Estados, Distrito Federal e Municípios cujo valor seja inferior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

II - com entidades privadas sem fins lucrativos que tenham como dirigentes, proprietários ou controladores:

a) membros dos Poderes Executivo, Legislativo, Judiciário, do Ministério Público e do Tribunal de Contas da União, bem como seus respectivos cônjuges, companheiros, e parentes em linha reta, colateral ou por afinidade até o 2º grau; e

b) servidor público vinculado ao órgão ou entidade concedente, bem como seus respectivos cônjuges, companheiros, e parentes em linha reta, colateral ou por afinidade até o 2º grau;

III - entre órgãos e entidades da Administração Pública federal, caso em que deverá ser firmado termo de cooperação;

IV - com órgão ou entidade, de direito público ou privado, que esteja em mora, inadimplente com outros convênios ou contratos de repasse celebrados com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, ou irregular em qualquer das exigências desta Portaria;

V - com pessoas físicas ou entidades privadas com fins lucrativos;

VI - visando à realização de serviços ou execução de obras a serem custeadas, ainda que apenas parcialmente, com recursos externos sem a prévia contratação da operação de crédito externo;

VII - com entidades públicas ou privadas cujo objeto social não se relacione às características do programa ou que não disponham de condições técnicas para executar o convênio ou contrato de repasse. (BRASIL, 2008a).

Verifica-se que as vedações impostas pela portaria, objetivam disciplinar com maior rigor as condições para celebração de convênios públicos, visando assim auxiliar os órgãos de controle e a inibição de práticas fraudulentas.

#### 4.3 EXECUÇÃO DO CONVÊNIO

O convênio deverá ser executado fielmente pelas partes, sendo observados o planejamento estabelecido no plano de trabalho aprovado e as normas de Administração Orçamentária e Financeira do órgão conveniado.

As alterações durante a vigência do convênio deverão ser feitas mediante termo aditivo, desde que não altere o objeto do mesmo.

Quando a execução de convênio for com a União, este deverá subordinar-se ao prévio cadastramento do Plano de Trabalho, apresentado pelo conveniente no SIAFI, independente do seu valor, ou do instrumento utilizado para sua formalização.

Para que a liberação dos recursos esteja em conformidade com o cronograma de desembolso estabelecido no plano de trabalho, determina o artigo 116, § 3º, da Lei nº 8.666/93, os casos em que o recurso dos convênios ficará retido. Os seus saldos, enquanto não estiverem sendo utilizados, obrigatoriamente ficarão:

§ 3º As parcelas do convênio serão liberadas em estrita conformidade com o plano de aplicação aprovado, exceto nos casos a seguir, em que as mesmas ficarão retidas até o saneamento das impropriedades ocorrentes:

I - quando não tiver havido comprovação da boa e regular aplicação da parcela anteriormente recebida, na forma da legislação aplicável, inclusive mediante

procedimentos de fiscalização local, realizados periodicamente pela entidade ou órgão descentralizador dos recursos ou pelo órgão competente do sistema de controle interno da Administração Pública;

II - quando verificado desvio de finalidade na aplicação dos recursos, atrasos não justificados no cumprimento das etapas ou fases programadas, práticas atentatórias aos princípios fundamentais de Administração Pública nas contratações e demais atos praticados na execução do convênio, ou o inadimplemento do executor com relação a outras cláusulas conveniais básicas;

III - quando o executor deixar de adotar as medidas saneadoras apontadas pelo partícipe repassador dos recursos ou por integrantes do respectivo sistema de controle interno.

§ 4º Os saldos de convênio, enquanto não utilizados, serão obrigatoriamente aplicados em cadernetas de poupança de instituição financeira oficial se a previsão de seu uso for igual ou superior a um mês, ou em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou operação de mercado aberto lastreada em títulos da dívida pública, quando a utilização dos mesmos verificar-se em prazos menores que um mês.

§ 5º As receitas financeiras auferidas na forma do parágrafo anterior serão obrigatoriamente computadas a crédito do convênio e aplicadas, exclusivamente, no objeto de sua finalidade, devendo constar de demonstrativo específico que integrará as prestações de contas do ajuste.

§ 6º Quando da conclusão, denúncia, rescisão ou extinção do convênio, acordo ou ajuste, os saldos financeiros remanescentes, inclusive os provenientes das receitas obtidas das aplicações financeiras realizadas, serão devolvidos à entidade ou órgão repassador dos recursos, no prazo improrrogável de 30 (trinta) dias do evento, sob pena da imediata instauração de tomada de contas especial do responsável, providenciada pela autoridade competente do órgão ou entidade titular dos recursos.

Assim, de forma alguma os recursos poderão ser deslocados para serem movimentados em outras contas do conveniente ou gerenciados recursos de múltiplos convênios em uma mesma conta. Os recursos somente podem ser utilizados para pagamento de despesas constantes do plano de trabalho ou para aplicação no mercado financeiro. Porém os rendimentos provenientes da aplicação de recursos públicos em conta bancárias somente serão empregados no próprio objeto do convênio e que este recurso não pode ser considerado como contrapartida.

Conforme consta no decreto nº 6.170/2007, torna-se obrigatório que os pagamentos sejam realizados através de movimentação entre contas bancárias, não sendo aceitos os pagamentos em forma de espécie ou por meio de cheque nominal e saque de dinheiro.

Através deste dispositivo, obtém-se o conhecimento de toda a movimentação financeira, iniciado a partir da transferência do recurso para Estados, Municípios e Entidades Privadas sem Fins Lucrativos, até o pagamento, que somente poderá ser feito através de transferências entre contas bancárias, com a identificação do beneficiário final.

Contudo, há apenas duas exceções referentes a essa regra, constantes no Art. 50 do Decreto nº 6.170, nos §4º e §5º, sendo:



§ 4º Excepcionalmente, mediante mecanismo que permita a identificação pelo banco, poderá ser realizado uma única vez no decorrer da vigência do instrumento o pagamento a pessoa física que não possua conta bancária, observado o limite de R\$ 800,00 (oitocentos reais) por fornecedor ou prestador de serviço.

§ 5º Desde que previamente definido no instrumento e justificado pela autoridade máxima do concedente ou contratante, consideradas as peculiaridades do convênio e o local onde será executado, o conveniente ou contratado disporá de valor a ser repassado para realização de despesas de pequeno vulto, não incidindo o disposto no inciso II, do § 2º, devendo o conveniente ou contratado registrar, no SICONV, o beneficiário final do pagamento, conforme dispõe o § 3º.

Portanto, as ações de liberações de recursos seguem procedimentos rígidos, pois se trata de dinheiro público que deve ser aplicado em estrita observância ao que objeto do convênio, não podendo ocorrer desvio de tal finalidade.

Ainda referente aos pagamentos, a carta magna prevê que estes devem seguir todas as etapas de pagamento de despesas na Administração Pública: empenho, liquidação e pagamento não podendo assim, serem antecipados pagamentos a fornecedores de bens e serviços, salvo em casos admitidos em lei. E que todos os lançamentos a débito, em conta corrente, correspondam a um comprovante de sua efetiva liquidação, emitido pelo beneficiário ou fornecedor, sendo este na forma de empenho, nota fiscal, recibo, ou cópia de cheque.

Vale salientar que o convênio pode ser extinto, independentemente do seu prazo, pelas partes envolvidas. Quando uma vez acertada a extinção do mesmo, lavra-se o termo de extinção ou de rescisão.

#### 4.4 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL A CONVÊNIOS

Desde 1960, com a ampliação das funções do Estado, a necessidade de racionalização e simplificação dos procedimentos administrativos, bem como a busca do crescimento econômico-social do País, conduziram o Brasil a repensar sua forma de atuação. Uma importante mudança aconteceu com o Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, expedido durante o regime militar. Pois naquele período, a estrutura organizacional da administração pública caracterizava-se por serviços ineficientes e morosos, excessiva concentração de atribuições nos órgãos centrais de administração, falta de racionalização dos trabalhos e subordinação das atividades-fim às atividades meio.

Com o referido decreto foram fixadas diretrizes e princípios visando proporcionar funcionalidade e dinamismo à administração pública. A temática da norma foi a tentativa de desconcentração e descentralização da execução da atividade administrativa, com o objetivo

de proporcionar à administração pública maior tempo para se dedicar às atividades específicas de planejamento, coordenação, supervisão e controle. É válido destacar que a descentralização administrativa tornou-se princípio consagrado pelo art. 10 do Decreto-Lei nº 200/1967, que enfatiza:

Art. 10. A execução das atividades da Administração Federal deverá ser amplamente descentralizada.

§ 1º A descentralização será posta em prática em três planos principais: dentro dos quadros da Administração Federal, distinguindo-se claramente o nível de direção do de execução;

b) da Administração Federal para a das unidades federadas, quando estejam devidamente aparelhadas e mediante convênio;

c) da Administração Federal para a órbita privada, mediante contratos ou concessões. (...)

(...) § 5º Ressalvados os casos de manifesta impraticabilidade ou inconveniência, a execução de programas federais de caráter nitidamente local deverá ser delegada, no todo ou em parte, mediante convênio, aos órgãos estaduais ou municipais incumbidos de serviços correspondentes.

Comenta Aguiar (2008):

O interesse pela racionalização da administração pública resultou na mudança da centralização dos serviços públicos para a sua delegação a outros órgãos afins, como também a particulares ou para a sua outorga a autarquias, a fundações e a entidades paraestatais e para o reconhecimento de que existem serviços públicos de interesse recíproco de entidades públicas de outras esferas de governo, e mesmo de particulares, que poderiam ser realizados em regime de mútua cooperação

“A União, para alcançar seus objetivos, poderá descentralizar recursos para os demais entes da Federação ou, conforme o campo de atuação, para entidades privadas que se disponham a executar atividades de interesse recíproco” assim também cita (CANDEIA,2005).

Os convênios estão regidos de modo sumário na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Essa norma teve tratamento mais pormenorizado pela Instrução Normativa nº 1, de 15 de janeiro de 1997, expedida pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN, que estabeleceu um mínimo de regras àqueles instrumentos quando celebrados pela União.

A expedição do Decreto nº 6.170/2007 trouxe modificações significativas no modo de processamento das diversas etapas que envolvem um convênio, da celebração à prestação de contas com a União. Essas modificações foram detalhadas na Portaria interministerial nº 127/2008, que contém previsão de que todos os atos e procedimentos relativos à formalização, execução, acompanhamento, prestação de contas e informações acerca de tomada de contas especial dos convênios sejam realizados no Sistema de Gestão de

Convênios e Contratos de Repasse – SICONV, aberto à consulta pública, por meio do Portal dos Convênios.

Dessa forma, comenta Aguiar (2008),

As alterações introduzidas pelos novos normativos buscaram fortalecer os mecanismos de controle e de transparência, mediante a utilização de sistema informatizado em plataforma web, permitindo que os usuários do sistema o acessem por meio da rede mundial de computadores.

Vale ressaltar que, as novas regras aplicam-se aos convênios celebrados com a União após o início da vigência da Portaria Interministerial nº 127/2008, sendo todos os acordos celebrados antes daquela data continuam regidos pelas normas anteriores, em especial pela norma anterior IN/STN nº 1/1997.

#### 4.5 CONVÊNIO ENTRE O DETRAN-CE E A PRE

Atualmente a parceria, conforme prevê o Art. 23, da Lei Federal nº. 9.503, datada de 23/09/1997, está regulamentada pelo Convênio nº. 001/2008, datado de 02 de janeiro de 2008, publicado no Diário Oficial do Estado nº. 037, datado de 25 de fevereiro de 2008, sendo firmado entre a Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA) e a Secretaria de Segurança pública e Defesa Social (SSPDS), tendo como convenientes na função de concedente o DETRAN/CE e como conveniente a Polícia Militar do Ceará (PMCE), através de sua unidade Polícia Rodoviária Estadual (PRE)

O objetivo principal deste acordo de vontades é efetivar o policiamento ostensivo e fiscalização de trânsito e transporte nas rodovias estaduais do Ceará. Para que isso ocorra, são disponibilizados recursos financeiros para custear a estrutura física, equipamentos, manutenção e materiais inerentes as atividades de fiscalização de trânsito e transporte, bem como outras despesas inerentes a sua realização, como a indenização de diárias e passagens aos policiais da PRE que executarem tal serviço.

A atual parceria foi criada e formalizada em 2008, antes a PRE, desde a sua criação em 1983, realizava parceria com o antigo Departamento Estadual de Rodovias e Transportes (DERT), hoje atual Departamento Estadual de Rodovias (DER), pois devido a mudança de gestão estadual ocorrida no Ceará em 2008, o governador que assumiu através de decreto extinguiu a competência de transporte do DERT que passou a se chamar DER, e incumbiu ao DETRAN-CE tal competência, sendo assim a necessidade criar o atual convênio.

A cada ano parceria é renovada através de aditivo. o período de vigência de cada aditivo sempre são de 12 meses, onde é fixado o valor mensal do repasse anual, por exemplo no ano de 2011 o valor mensal é R\$ 262.034,06, totalizado no período um valor global de R\$ 3.155.208,72.

Mensalmente, a seção de tesouraria da PRE, presta contas com a contabilidade do DETRAN/CE sobre forma de demonstração de Receitas e Despesas, contendo saldo anterior, saldo de estornos, receitas recebidas e despesas realizadas. Essa ação é um das obrigações estabelecidas no convênio pois, posteriormente, o DETRAN/CE será fiscalizado pelos Auditores do TCE sobre a aplicação deste recurso do convênio.

## 5. METODOLOGIA

### 5.1 AMBIENTE DE PESQUISA

O ambiente de pesquisa deste trabalho serão os órgãos Polícia Rodoviária Estadual do Ceará (PRE) e o DETRAN-CE, que tem sua atuação nas rodovias estaduais. Ambos os partícipes possuem sua sede central em Fortaleza, sendo o DETRAN-CE responsável pelo atendimento em 32 unidades regionais e a PRE pelo atendimento em 25 postos rodoviários de fiscalização no Estado.

### 5.2 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Na pesquisa utilizou-se a abordagem do tipo quantitativa, haja vista ser a mais adequada ao tema que envolve dados estatísticos. Boudon (1989) afirma que “as pesquisas quantitativas podem ser definidas como as que permitem recolher, num conjunto de elementos, informações comparáveis entre um elemento e outro”. Segundo Gil (1995), o uso da estatística é de grande proveito em pesquisas quantitativas.

Quanto aos objetivos específicos, o tipo de pesquisa a ser adotada é a exploratória em fase da possibilidade de se desenvolver um estudo inédito e interessante, sobre as ações de fiscalização desenvolvidas no convênio abordado neste trabalho. Gil (1991) destaca que a pesquisa exploratória é desenvolvida no sentido de proporcionar uma visão acerca de determinado fato. Portanto, esse tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito.

A pesquisa também será descritiva, pelo motivo de trazer detalhes na descrição evento que será investigado, permitindo um estudo minucioso. Gil (2002) ainda comenta que a pesquisa descritiva tem como objetivo descrever as características de determinada população ou fenômeno, ou estabelecer relações entre variáveis estudadas.

### 5.3 COLETA E ANÁLISE DOS DADOS

Yin (2001) destaca que um estudo de caso é uma pesquisa empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente evidentes. No caso o foco do estudo é sobre a análise das ações desenvolvidas no convênio entre um órgão militar rodoviário estadual e um

órgão executivo de trânsito estadual, tema pouco explorado pelos acadêmicos da Universidade Federal do Ceará.

Outro procedimento metodológico que será utilizado é a pesquisa bibliográfica, que proporciona fundamento teórico sobre o tema. De acordo com Vergara (2005), pesquisa bibliográfica é o estudo sistematizado desenvolvido com base em material publicado em livros, revistas, jornais e redes eletrônicas, isto é material acessível ao público em geral.

Também será feito uso da pesquisa documental baseado em materiais que ainda não receberam um tratamento analítico, sendo coletados dados e informações de documentos, como por exemplo, a norma do convênio que rege a relação entre os envolvidos na pesquisa.

No que diz respeito à análise dos dados, Gil (1991) explica que o objetivo é organizar sistematicamente os dados de forma que possibilitem o fornecimento de respostas ao problema em estudo. Dessa forma, serão levantados dados relativos as ações do convênio em estudo e em seguida aplicado técnicas estatísticas, comparando resultados, afim de apontar indicadores para verificar o desempenho dessa ações no trânsito e indicar possíveis melhorias.

A análise será feita através do uso de tabelas e figuras com comparativo dos dados estatísticos anteriores e posteriores à implantação do convênio, correspondentes ao período de 2004 a 2011. Serão análises relativas ao quantitativo de acidentes de trânsito, vítimas feridas e fatais, bem como de índices operacionais das ações de fiscalização. Serão apontados também os dados das notificações das principais infrações de trânsito e das ações policiais desenvolvidas no referido período.

## 6 ANÁLISE DOS RESULTADOS DO CONVÊNIO ENTRE A PRE E DETRAN-CE

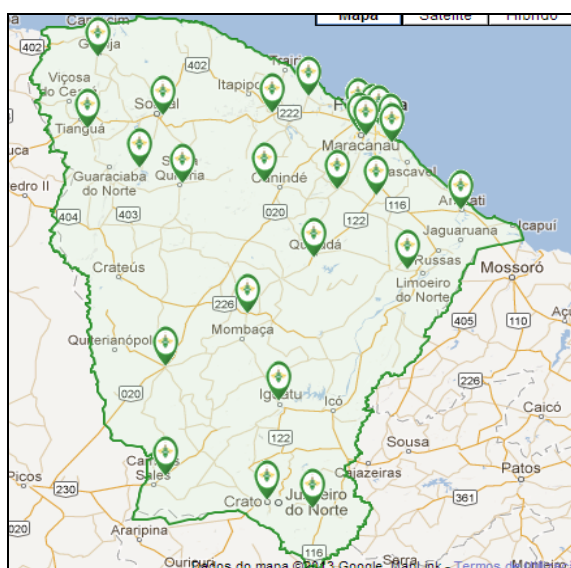
### 6.1 CONTEXTO DA ANÁLISE DOS DADOS

Este trabalho abrange o Estado do Ceará, que é composto por 182 municípios distribuídos em uma área total de 148.825,6 km<sup>2</sup>, o equivalente a 9,57% da área pertencente à região nordeste e a 1,74% da área do Brasil. Ressalta-se ainda que o território cearense tem a quarta maior extensão territorial da região nordeste, sendo o 17º entre os estados brasileiros em termos de superfície, de acordo com os dados IGBE de 2012.

A malha rodoviária distribuída no Estado do Ceará corresponde a 53.325,40 km de extensão, sendo esta administrada por diferentes esferas, poder municipal, estadual e federal. As rodovias de competência estadual, chamada pela sigla “CE”, correspondem a 10.657,90 km do total da malha cearense, distribuídas da seguinte forma, 42,49 km na capital e 10.615,41 km no interior do estado.

Diante das dimensões desse ambiente onde convênio público é desenvolvido, a área de atuação da fiscalização por parte da PRE limita-se a extensão das CE's, que esta concentrada em sua maior parte área no interior do Estado. O trabalho da polícia rodoviária estadual é executado através de 25 postos rodoviários distribuídos no Ceará conforme observado na figura 1. O DETRAN-CE possui a competência para fiscalizar em toda extensão do estado, inclusive vias dentro dos municípios. Atualmente exercer tal atribuição de forma conveniada com a PRE em operações em todo o território cearense.

Figura 1: Mapa dos Postos Rodoviários de Fiscalização da PRE



Fonte: DETRAN-CE (2013)

Em todo o estado do Ceará, anualmente são inseridos milhares de veículos novos, havendo um crescimento maior nos últimos anos em razão de vários fatores, entre eles, ao maior acesso a renda por parte da população, pela grande oferta e facilidade para financiar a aquisição dos mesmos e também pelos incentivos federais na redução de impostos na venda. Decorrente deste fato, o número de pessoas habilitadas cresce em proporção menor ao da frota estadual, como observado na tabela 1.

Tabela 1: Evolução da Frota de veículos e de Habilitados no Ceará (2004-2011)

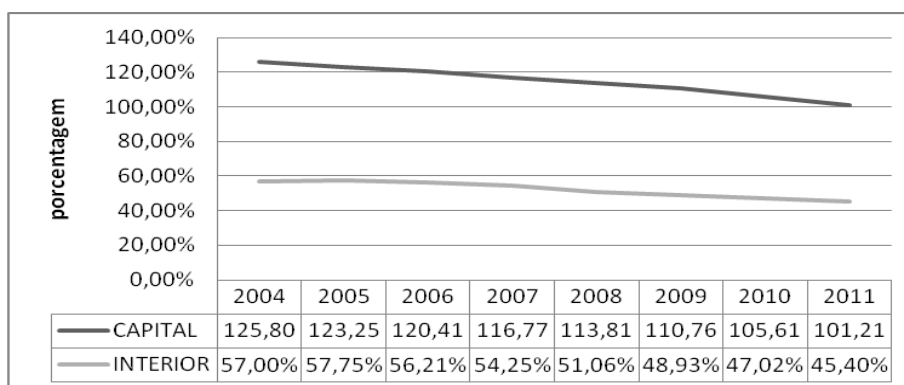
PAINEL A					
	2004	2005	2006	2007	% Variação 2004 a 2007
Frota	891.307	961.946	1.055.338	1.180.066	32,40%
Habilitados	812.111	860.936	912.950	976.621	20,26%
PAINEL B					
	2008	2009	2010	2011	% Variação 2004 a 2007
Frota	1.318.208	1.488.428	1.706.361	1.943.164	47,41%
Habilitados	1.041.065	1.124.613	1.216.991	1.318.216	26,62%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

Antes do convênio, no Painel A, período de 2004 a 2007, o número da frota já era superior ao de condutores habilitados e crescia de forma bem superior a este. Depois da implantação do convênio, no Painel B, em 2008 a 2011, a frota continuou crescendo, chegando a aumentar quase 48% neste período.

Na distribuição percentual dos habilitados pela frota na capital e no interior do estado pode-se observar a relação desproporcional entre capital e interior na figura 2.

Figura2: Percentual do número de habilitados sobre o total da frota do Ceará (2004-2011)



Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)



A capital detém o maior percentual de condutores habilitados por número de veículos. Neste período analisado o índice reduziu, chegando a 101,21%, que representa uma proporção de quase um habilitado para cada veículo. Nos dados que representam o interior, há um número percentual pequeno de condutores habilitados por veículo registrado. O valor percentual obtido no final do período foi de 45,40%, que representa uma relação inferior a um habilitado para cada dois veículos no interior.

O baixo nível proporcional de indivíduos capacitados a dirigir no interior em relação a sua frota, representa a existência de maior número de veículos disponíveis para um número menor de indivíduos plenamente capacitados para conduzi-los. Segundo dados estatísticos do DENATRAN, dos milhares de acidentes registrados no trânsito, a maioria das causas destes esta associada a falhas humanas, respondendo por cerca 90% dos casos. Os outros motivos relacionados estão em segundo plano, 6% ocorrem devido a defeito na via e 4% por falha mecânica no veículo. A falha humana esta associada a imperícia, imprudência e a negligência de condutores que se envolvem em acidentes, sendo o condutor não habilitado um risco em potencial para a segurança do trânsito, sendo sua conduta proibida, tipificada no art. 309 do código de trânsito Brasileiro (CTB), bem como aquele permite ou entrega de veículo a condutor que não possua a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), também configura crime expresso no art. 310 do CTB.

Nos tópicos seguintes deste trabalho serão analisados, através de comparativo dos dados estatísticos anteriores e posteriores à implantação do convênio, correspondentes ao período de 2004 a 2011, relativo quantitativo de acidentes de trânsito, vítimas feridas e fatais, bem como de índices operacionais das ações de fiscalização. Serão analisados também os dados das notificações das principais infrações de trânsito e das ações policiais desenvolvidas no referido período.

## 6.2 COMPARAÇÃO DE INDICADORES ANTES E APÓS O CONVÊNIO

### 6.2.1 Ações de Fiscalização de Trânsito do Convênio.

As ações de fiscalização realizadas no convênio incluem vários elementos, serão usados como parâmetro nesta análise os seguintes indicadores operacionais de desempenho,

as quantidades de blitzem desenvolvidas, abordagens realizadas, autos de infração lavrados e de veículos irregulares apreendidos.

Nas tabelas 2 e 3 são apontados alguns indicadores de desempenho da fiscalização, obtidos através da razão entre dados em ambos os períodos, os mesmos representam o alcance da ação da fiscalização e seu comportamento antes e depois da criação do convênio.

O indicador frota de veículos por agente de trânsito, representa a razão entre a quantidade de veículos existente em um dado período em relação ao efetivo total de agentes de fiscalização, possibilitando dimensionar o quantidade de veículos que o agente estará sujeito a fiscalizar.

Já para o índice total de habilitados por agente de trânsito, representa a razão entre a quantidade de condutores habilitados existente em um dado período em relação ao efetivo de agentes fiscalizadores, possibilitando dimensionar a quantidade de condutores que o agente estará sujeito a fiscalizar.

Tabela 2: Indicadores Operacionais antes do Convênio DETRAN-CE e PRE

	2004	2005	2006	2007	Média 2004 a 2007
Frota de Veículos / Agente de Trânsito	1.503	1.730	1.915	2.161	1.827
Total de Habilitados / Agente de Trânsito	1.442	1.548	1.627	1.789	1.602
Veículos Abordados / Total da Frota	48,88%	53,26%	48,77%	37,56%	47,12%
Total de Notificações / Veículos Abordados	6,19%	5,32%	5,21%	10,22%	6,74%
Veículos Apreendidos / Veículos Abordados	0,89%	0,90%	0,77%	2,65%	1,30%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

Tabela 3: Indicadores Operacionais após o Convênio DETRAN-CE e PRE

	2008	2009	2010	2011	Média 2008 a 2011
Frota de Veículos / Agente de Trânsito	1.313	1.405	1.598	1.794	1.528
Total de Habilitados / Agente de Trânsito	1.036	1.062	1.139	1.217	1.114
Veículos Abordados / Total da Frota	64,60%	73,80%	54,64%	69,47%	65,63%
Total de Notificações / Veículos Abordados	12,09%	11,87%	9,94%	14,71%	12,15%
Veículos Apreendidos / Veículos Abordados	2,04%	1,60%	2,13%	1,90%	1,92%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

O indicador do total de veículos abordados sobre a frota, nas tabelas 2 e 3, representa o percentual obtido pela razão entre os mesmos e analisa-se qual a porcentagem de alcance da ação realizada pelo convênio em relação a totalidade da frota veicular estadual. No comparativo dos períodos, o percentual médio cresceu de cerca de 47% para aproximadamente 65%, o que indica uma expansão da fiscalização a partir do convênio e um impacto preventivo maior sobre o trânsito, uma vez que são nas abordagens que os condutores são orientados a corrigir suas falhas e maus hábitos, que põem em risco a sua vida e a dos outros.

No indicador seguinte das tabelas 2 e 3, o item denominado total de notificações sobre o total de abordagens, representa o valor percentual advindo da razão entre os mesmos e aponta-se qual a porcentagem correspondente ao somatório de notificações que são lavradas em relação a todos os veículos fiscalizados. Nesse item, o comparativo dos períodos releva um grande crescimento de quase o dobro, elevando o valor de 6,7% para 12,1%, apontando assim uma expansão na atuação da fiscalização, assim como verificado também no parágrafo anterior, desta vez na forma específica e repressiva, visando a manutenção da segurança do trânsito e a correção de atos através da aplicação de autos de infração aos condutores infratores.

O último indicador das citadas tabelas, veículos apreendidos sobre o total de abordagens, representa o valor percentual advindo da razão entre os mesmos e que representa qual a porcentagem correspondente a veículos irregulares que são recolhidos em relação do número de abordagens realizadas no período. No item, foi obtido como resultado a intensificação das ações de fiscalização de forma a elevar o percentual de apreensões, de 1,3% para 1,92%, apontando um número maior rigor na fiscalização de forma repressiva, com vista a cumprir a legislação de trânsito vigente, bem como tal resultado é fruto do aumento do número de abordagens feitas no período.

Na tabela 3 os indicadores de habilitados e frota por agente de trânsito, observou-se que o índice deste foi diminuído devido ao aumento no número do efetivo de agentes, conforme pode ser mostrados na tabela 4, sendo os agentes advindos da parceria entre PRE e DETRAN-CE, o qual ocorreu após o ano de 2008, isso contribuiu para um melhor alcance e atuação da fiscalização, pois anualmente a número da frota e de condutores aumenta e existe a necessidade da fiscalização tem que acompanhar essa evolução e garantir da melhor forma a segurança ao trânsito.

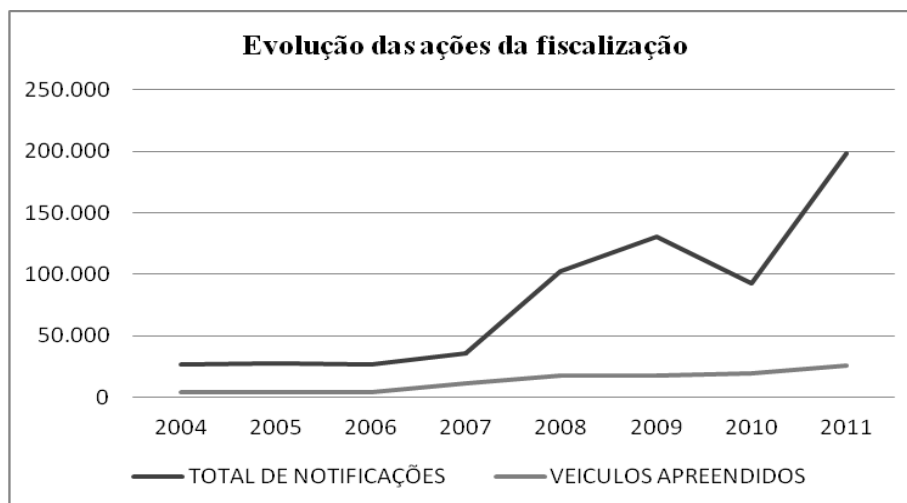
Tabela 4: Composição de Agentes de Trânsito antes e após Convênio entre o DETRAN-CE E PRE (2004-2011)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
DETRAN-CE	583	556	551	546	595	634	634	634
PRE	0	0	0	0	412	425	434	449
Total	583	556	551	546	1.007	1.059	1.068	1.083

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013) e PRE (2013)

A fiscalização de trânsito após a implantação do convênio cresceu consideravelmente, como pode ser observado na figura 3, através dos índices de notificações e veículos apreendidos. Com a participação do efetivo de agentes advindo do policia rodoviária estadual nas ações conjuntas com o DETRAN-CE e de forma independente, que são realizadas em 24 postos fiscais de funcionamento diuturnamente, o quantitativo de blitzem e abordagem aumentaram, influenciando no resultado positivo obtido.

Figura 3: Evolução das ações de fiscalização após convênio.



Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013) e PRE (2013)

Na fiscalização, são inúmeras a quantidades de infrações detectadas pelos agentes de trânsito conveniados, entre as principais irregularidades encontradas por estes estão aquelas relacionadas a risco de morte, cujo o seu cometimento pode gerar um grande perigo ao individuo infrator. Com objetivo de evitar tal conduta, houve uma intensificação de

abordagens e ações repressivas com lavraturas de autos de infração aos condutores infratores, como pode ser observado na tabela 05.

Tabela 05: Crescimento da fiscalização de infrações que geram maior índice de morte no trânsito.

	2008	2009	2010	2011	% Variação
Lei Seca - Administrativo	101	1.606	5.238	4.259	4116,83%
Lei Seca - Crime	106	66	156	230	116,98%
Conduzir a motocicleta sem usar Capacete	3.938	7.796	7.847	23.040	485,07%
Condutor Não Habilitado	4.960	8.067	8.006	10.394	109,56%
Conduzir o veículo sem usar cinto de segurança	4.227	4.036	6.007	8.314	96,69%
Total	13.332	21.571	27.254	46.237	246,81%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013).

As autuações nas infrações de Lei Seca – administrativo, obtiveram o maior variação do crescimento, 4.116,83% em termos percentuais, o que significa um elevado aumento da quantidade de condutores que, com sinais de embriaguez, foram submetidos ao exame do teste do bafômetro e que se recusaram a realizar tal procedimento, gerando a medida repressiva de lavratura do auto de infração pelo agente de trânsito no artigo 165 do Código de Trânsito Brasileiro no valor de R\$ 957,50, além do recolhimento da sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a medida cautelar de retenção do veículo até que se apresente um condutor com visíveis condições de dirigir o veículo. Tal medida de proteção do Estado, que visa retirar de circulação os condutores infratores que estejam sem condições físicas, em visível estado de embriaguez, gerando risco ao trânsito, além da possível punição com prisão ao condutor que foi flagrado na realização do teste com teor de álcool acima do permitido pela legislação.

O índice de prisões por crime de embriaguez ao volante também aumentou, em proporção menor do que item anterior, devido o condutor ser obrigado a realizar o teste, sendo conveniente a este a realização da recusa ao invés de ter que se submeter ao risco de soprar e receber o resultado positivo e conseqüentemente ser preso em flagrante. Cada infrator retirado de circulação previne possíveis acidentes e além ter sido resguarda a sua própria integridade involuntariamente.

A infração de conduzir motocicleta sem o uso do capacete de segurança vem em segundo nos índices de autuações, sendo este, junto com falta do uso do sinal de segurança e o de condutores sem possuir habilitação, os maiores responsáveis por graves e fatais acidentes nas CE's. Os dados mostram que o crescimento percentual obtido no período se deu com a intensificação do trabalho, tendo vista a segurança nas rodovias.

### 6.2.2 Procedimentos Policiais

As participações dos militares estaduais no convênio estão distribuídas no desempenho de atividades de controle e fiscalização do fluxo de veículos e cargas, entre municípios e próximos aos limites do estado, realizando além de ações de trânsito são realizados também apreensões de armas e drogas, além de procedimentos policiais decorrentes da função de trânsito. As ações policiais ostensivas com vista a coibir a conduta delituosa nas rodovias estaduais no período de 2007 a 2011 estão disposta na tabela 06.

Tabela 06: Procedimentos Policiais realizados no Convênio DETRAN-CE e PRE

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>TOTAL</b>
B.O	54	19	40	94	207
T.C.O.	112	59	49	93	313
Flagrantes	324	178	252	453	1207
Veículos Roubados	66	29	31	42	168
Armas Apreendidas	80	46	32	84	242
Drogas Apreendidas	67	12	12	54	145

Fonte: PRE (2013).

Através de boletim de ocorrência (B.O) foram realizados um total de 207 procedimentos nesse período, cerca de uma média de 52 ao ano, nele os agentes da PRE registram diversos fatos e ocorrências relacionadas ao serviço e que exigem a intervenção policial ou afete ou possa afetar a ordem pública. Este documento é usado pelos órgãos da Polícia Civil, Polícia Federal e pelas Polícias Militares, além dos Bombeiros e da Guarda Municipal para geralmente o registro de notícia crime, pois nele são informados todos os fatos que posteriormente serão apurados pela autoridade competente.

No Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO) a média é do registro sobre para 313 no período num média de cerca de 78 ao ano, neste procedimento são enquadrado um fato tipificado como infração de menor potencial ofensivo, ou seja, um crime de menor relevância que tenha pena máxima de até dois anos de cerceamento de liberdade ou multa. São exemplo crimes que sofreram intervenção agentes da PRE as lesões corporais simples, desobediência, constrangimentos, delitos de trânsito, crimes contra a honra, entre outros.

Quanto ao quantitativo de procedimentos de flagrante realizados no período é 1207, cerca de 300 por ano, este é superior aos demais, sendo caracterizado como um crime que está sendo concebido no momento em que autoridades policiais ou qualquer do povo podem visualiza-lo, sendo possível determinar a prisão sem necessidade de provas ou inquéritos porém é necessário evidência do crime. São exemplos de flagrantes realizados no convênio: prisão por tráfico de entorpecentes, exame de bafômetro baseados no rigor da lei seca, a apreensão de armas e drogas.

Nas ações de apreensões, o saldo de crescimento no período é positivo. Percebe-se que o número de procedimento com drogas e a recuperação de veículos roubados, foi superior ao dobro do índice do início e os que envolvem armas foram três vezes superior ao valor inicial. Tais procedimentos policiais nas rodovias, impactam diretamente na segurança da sociedade como todo.

É importante salientar também que ação do Estado, através deste convênio, não limita-se aos valores quantitativos expressos na análise de dados. Por exemplo, nas realizações das blitzes que são realizadas em Fortaleza, estas são distribuídas nas áreas da capital onde há maior incidência de homicídios. O objetivo desta alocação visa coibir naquele local a ação de bandidos e o deslocamento de possíveis traficantes. Embora esta ação não seja permanente, mas durante o período realizado, esta consegue oferecer segurança aos cidadãos da área. Assim a ação do convênio, também possui um impacto que não pode ser mensurável. É através da realização deste trabalho, que possibilita a sensação de segurança, a manutenção da ordem e preservando a vida em cada local que esta ação estiver presente.

### 6.2.3 Acidentes nas Rodovias Estaduais do Ceará

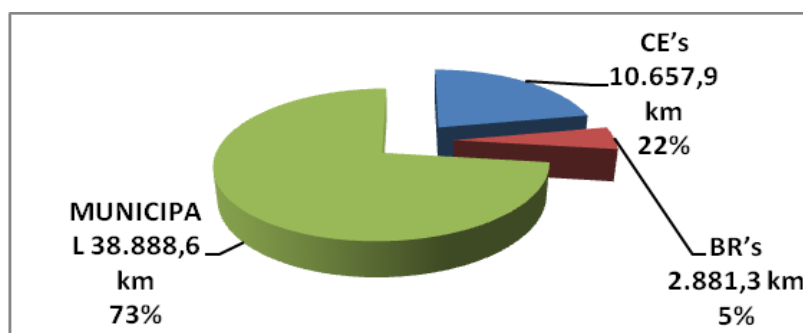
Dos 184 municípios componentes do território cearense, apenas 29% (53) destes possuem trânsito municipalizado, sendo estes responsáveis por fiscalizar, organizar e administrar o trânsito local. Todo o restante, 71% (131) das prefeituras, ainda não aderiram

para essa forma de organizar o seu trânsito local. Essa realidade dificulta a organização do trânsito no Estado e impacta diretamente nos índices de acidentes. A falta de fiscalização, estrutura e organização destes municípios, contribuem para sensação insegurança no trânsito, não só no município e suas vias, mas também nas rodovias estaduais e federais que por este transpassam.

As rodovias estaduais representam 22% do total da malha rodoviária do Ceará, sendo apenas 3% destas no âmbito do município de Fortaleza. A maior área de atuação do convênio será nas rodovias estaduais do interior, distribuídos em vários municípios. Dependendo da organização do trânsito local do município, o impacto sobre o trânsito na rodovia será maior ou menor.

De acordo com a figura 04, as vias municipais são maioria, distribuídas pelos 184 municípios, correspondem a 73% do total da malha rodoviária, porém estas são fracionadas e administradas individualmente e independentemente, geram muitas diferenças, pois nem todos os gestores locais adotam a temática do trânsito municipal como prioridade, conseqüentemente abrem margens e contribuem para a desorganização no trânsito do estado, impactando negativamente as estatísticas de acidentes e em ocorrências nas rodovias estaduais.

Figura 04: Distribuição da malha rodoviária do Ceará



Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

Para a melhor análise dos acidentes, os dados serão apontados através de um comparativo envolvendo as CE's, as Rodovias Federais (BR's) e as vias municipais da capital e interior do estado, conforme observado na página a seguir na tabela 07.



Tabela 07: Distribuição de acidentes no Ceará (2004-2011)

Painel A						
		2004	2005	2006	2007	% Variação 2004 a 2007
ACIDENTES	Capital (Fortaleza)	16.869	15.306	14.460	13.915	-17,51%
	Interior (demais Municípios)	1.832	1.840	1.885	1.996	8,95%
	Rodovias Estaduais - CE'S	1.996	2.125	2.236	2.255	12,98%
	Rodovias Federais - BR'S	1.689	1.734	2.099	1.716	1,60%
	Total	22.386	21.005	20.680	19.882	-11,19%
Painel B						
		2008	2009	2010	2011	% Variação 2008 a 2011
ACIDENTES	Capital (Fortaleza)	13.376	15.366	16.652	16.060	20,07%
	Interior (demais Municípios)	2.018	2.268	3.086	3.528	74,83%
	Rodovias Estaduais - CE'S	2.322	2.220	2.998	3.151	35,70%
	Rodovias Federais - BR'S	2.683	2.876	3.771	3.786	41,11%
	Total	20.399	22.730	26.507	26.525	30,03%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

Nela pode-se observar que houve uma diferença em ambos os períodos, no total do primeiro período no painel A, há uma queda de 11,19% em relação ao valor inicial dos sinistros. Já no segundo no painel B, houve um aumento considerável de 30,03%, quando estes são comparados com o dado inicial houve aumento nos índices de acidentes. Nos valores analisados, fica apontado o índice quantitativo de acidentes superior da capital, em relação ao interior. São apontados como elementos que contribuem para tal ocorrência, como a limitação da estrutura de Fortaleza, visto o fato de a capital concentrar 40% da frota cearense e ser delimitada em uma área de apenas 2% do total do estado. Esse fato ocasiona uma superlotação das vias e má fluidez de circulação nos horários de maior circulação. Acrescenta-se a isto, o fato de que na capital o existe um maior registro dos sinistros ocorridos, devido a estrutura de atendimento existente, já no interior os recursos para tal ação são escassos.

Em relação às rodovias estaduais, os dados mostram que no painel A, antes da criação do convênio, de 2004 a 2007 e que mesmo depois deste, houve o crescimento do número de acidentes. Esses resultados associados a vários fatores, entre eles o elevado crescimento da frota, que no painel B, período de 2008 a 2011, após a instituição do convênio, teve variação

positiva de 47%. Contribuiu para tal resultado a falta de fiscalização e organização dos municípios que não aderiram a municipalização do trânsito em suas gestões, bem como o incremento no quantitativo de agentes no período, principalmente na região do interior, que contribuiu para aumento registro de atendimento de ocorrências de acidentes nas CE's.

#### 6.2.4 Vítimas Feridas e Fatais em acidentes nas Rodovias Estaduais

O registro de acidentes nas rodovias estaduais é competência da polícia rodoviária estadual, sendo procedimentos básicos do atendimento ao chegar ao local; o isolamento e sinalização do local do sinistro, visando a segurança destes e dos outros condutores que circulam no local. Logo após, o acionamento de primeiros socorros através da Coordenadoria Intergrada de Operações e Segurança (CIOPS) caso exista vítimas feridas e ou fatais, pois no primeiro caso serão feitos atendimentos iniciais pelos socorristas, sejam eles do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) ou Corpo de Bombeiros Militar, com posterior encaminhamento da vítima ao hospital mais próximo. Já no segundo caso, quando houve suspeita de vítima fatal, os socorristas farão a constatação do óbito e será acionado a Perícia Forense do Ceará (PEFORCE), que fará a perícia no local e na vítima a fim de registro formal e detalhado e de levantamento de dados para futuras investigações pelas autoridades responsáveis.

Todos os dados da ocorrência com ou sem vítima serão registrados pelos agentes de trânsito da PRE, com o objetivo de construir relatório estatístico de registro e controle de sinistros, com vista a planejamento e direcionamento de ações futuras. Caso as vítimas interessadas necessitem, será fornecida mediante solicitação formal ao órgão, certidão com o registro e descrição da ocorrência, possibilitando uso da mesma com fins de comprovação da ocorrência, para solicitar o recebimento de seguros e de indenização na justiça.

Os dados de sinistros com pessoas feridas e em óbito, estão dispostos nas tabelas seguintes, onde será efetuado um comparativo entre o período antes e depois do convênio estudado neste trabalho.

Analisando ambos os períodos da tabela 08, todas as vias apresentaram aumento quantitativo de vítimas feridas, exceto as vias da Capital que houve diminuição em ambos os períodos.

Tabela 08: Distribuição de feridos em acidentes de trânsito no Ceará (2004-2011)

Painel A						
		2004	2005	2006	2007	% Variação 2004 a 2007
Feridos	Capital (Fortaleza)	7.318	6.861	6.949	5.752	-21,40%
	Interior (Demais Municípios)	1.045	1.613	1.376	1.375	31,58%
	Rodovias Estaduais - CE's	781	1.502	1.525	1.544	97,70%
	Rodovias Federais - BR's	1.244	1.220	1.376	1.608	29,26%
	Total	10.388	11.196	11.226	10.279	-1,05%

Painel B						
		2008	2009	2010	2011	% Variação 2008 a 2011
Feridos	Capital (Fortaleza)	6.088	7.958	6.362	5.188	-14,78%
	Interior (Demais Municípios)	1.547	1.790	2.516	2.610	68,71%
	Rodovias Estaduais - CE's	1.629	1.473	1.939	2.034	24,86%
	Rodovias Federais - BR's	1.900	1.807	2.590	2.382	25,37%
	Total	11.164	13.028	13.407	12.214	9,41%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

Quando porém são analisados a variação do percentual de vítimas feridas, ou seja, feita a diferença entre o quantitativo inicial e final de cada período em termos percentuais. Observa-se que depois da instituição do convênio, Painel B, relativo as CE's, houve um crescimento menor, com índice de 24,86%. Esse dado representa 405 feridos, sendo uma das menores variações quando comparado com outras vias. Também mensura uma grande diminuição, se relacionado com a variação de 97,70%, que representa 763 feridos registrados nas rodovias estaduais no período anterior.

Esses dados mostram, que o fato do aumento do número de acidentes, analisados anteriormente na tabela nº 07, são reflexos diretos da elevação do número de ocorrências que resultaram apenas em danos materiais, ou seja, resultaram em sinistros que não possuam nenhuma vítima ferida ou fatal envolvida. Essa observação é positiva, haja visto que o maior objetivo de se evitar acidentes, estar na intenção de preservação da vida e integridade física dos indivíduos.

Tal redução percentual no crescimento do número de vítimas de período para o outro, tem a participação direta da intensificação da fiscalização e uso das campanhas educativas e preventivas realizados pelo convênio nas rodovias cearenses.

Na contabilização de vítimas fatais, conforme a tabela 09, quantitativamente houve aumento no número total, porém ao analisar variação do percentual dos índices no período, houve um crescimento menor após início das ações conjuntas da PRE e DETRAN-CE.

Tabela 09: Distribuição de fatais em acidentes de trânsito no Ceará (2004-2011)

Painel A						
		2004	2005	2006	2007	% Variação 2004 a 2007
Fatais	Capital (Fortaleza)	289	344	320	304	5,19%
	Interior (Demais Municípios)	541	643	627	614	13,49%
	Rodovias Estaduais - CE's	239	307	328	337	41,00%
	Rodovias Federais - BR's	210	187	153	182	-13,33%
	Total	1279	1481	1428	1437	12,35%
Painel B						
		2008	2009	2010	2011	% Variação 2008 a 2011
Fatais	Capital (Fortaleza)	255	242	292	378	48,24%
	Interior (Demais Municípios)	640	544	803	1.132	76,88%
	Rodovias Estaduais - CE's	317	229	343	365	15,14%
	Rodovias Federais - BR's	193	138	265	216	11,92%
	Total	1405	1153	1703	2091	48,83%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

No painel A, período de 2004 a 2007, a variação foi de 41%, o que elevou em 98 óbitos o valor do inicial do período. No painel B, anos de 2008 a 2011, a variação foi 15,14%, representando 48 óbitos a mais do que valor inicial, havendo assim uma menor variação percentual no número vítimas fatais.

Ao observar os dados seguintes expressos na tabela 10, há indícios que nas CE's e nas demais vias há uma pequena redução no índice médio de óbitos de período para o outro. Contudo há uma grande disparidade quando comparados os percentual médio de óbitos por acidentes entre a capital e interior do Estado. O resultado do interior em ambos os períodos, apresenta como resultado o índice aproximado de 1 óbito a cada 3 acidentes registrados, enquanto em Fortaleza o índice de aproximadamente 1 óbito a cada 50 acidentes. Tamanha diferença demonstrada em números mostra o perigo no trânsito, com altos índices de mortalidade em sinistros, principalmente quando existe carência de organização e estrutura de trânsito, com observado nos municípios do interior do Ceará.

Tabela 10: Percentual de Vítimas Fatais pelo Total de Acidentes em vias Municipais (Capital e Interior) e Rodovias Estaduais-CE's (2004-2011)

Painel A					
	2004	2005	2006	2007	% Médio 2004 a 2007
Capital	1,71%	2,25%	2,21%	2,18%	2,09%
Interior	29,53%	34,95%	33,26%	30,76%	32,13%
CE's	11,97%	14,45%	14,67%	14,94%	14,01%

Painel B					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	% Médio 2008 a 2011
Capital	1,91%	1,57%	1,75%	2,35%	1,90%
Interior	31,71%	23,99%	26,02%	32,09%	28,45%
CE's	13,65%	10,32%	11,44%	11,58%	11,75%

Fonte: Elaborado a partir de DETRAN-CE (2013)

Nas CE's o percentual médio de vítimas por acidentes se mantém próximo aos 10%, haja vista a maior parte da sua malha rodoviária estar distribuída dentro das áreas municipais do interior e sujeitas ao tráfego local destas.

## 7 CONCLUSÃO

O objetivo deste trabalho é analisar as ações do convênio que envolve duas entidades de trânsito, a Polícia Rodoviária Estadual PRE e o DETRAN-CE. São comparados indicadores das ações de fiscalização desenvolvidas, bem como quantitativo de acidentes de trânsito no âmbito de suas competências, em período antes e depois da criação da parceria. A análise objetiva verificar se houve melhoria nos indicadores de trânsito no Estado do Ceará

A análise realizada neste estudo mostrou haver indícios de que a parceria entre órgãos públicos, visando uma ação conjunta sem fins lucrativos, configura-se como uma possibilidade viável para o Estado melhorar a sua atuação.

Conclui-se que, com o advento do convênio público entre a PRE e o DETRAN-CE, houve um relativo crescimento na fiscalização no estado do Ceará. Tal resultado foi obtido através do cálculo e análise de indicadores operacionais, que apontam uma expansão da atuação destes em relação a frota e a quantidade de habilitados existentes. Alguns fatores são responsáveis pelo resultado; por exemplo, o aumento do efetivo de agentes e dos postos de fiscalizações, que geraram um crescimento dos números de abordagens, notificações, recolhimentos de veículos.

Observou-se também que o número de procedimentos policiais da ação desta parceria vai além da função de trânsito. Foram realizadas após sua a constituição, várias apreensões e prisões, sendo tirados de circulação armas, drogas e também infratores. É possível observar que essa ação pode contribuir para a melhoria da sensação de segurança, da manutenção da ordem e preservação da vida.

Também merece atenção que, apesar de aumento nominal de acidentes, do número vítimas feridas e fatais, o crescimento relativo de sinistros foi menor no período do convênio.

Com relação à distribuição de sinistros nas rodovias estaduais, os municípios do interior lideram as estatísticas, pois concentram a maior quantidade percentual de acidentes graves e vítimas fatais. O aumento no número de condutores, da frota de veículos no estado, juntamente com a ausência de organização e fiscalização por parte dos municípios cearense, são apontadas como causas que geram perigo no trânsito. Devido a poucos municípios aderirem e implantarem municipalização do trânsito local, a quantidade de acidentes graves pode continuar aumentando. Um caminho para evitar essa tendência, poderia ser a priorização do tema com vistas a uma efetiva ação de órgãos de controle de trânsito. A implantação de

órgãos municipais de controle de trânsito em mais municípios cearenses pode ser uma alternativa adicional para a minimização de problemas graves como os atuais.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, Ubiratan et al. **Convênios e tomada de contas especiais: manual prático**. 3ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2008.

ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. **Direito Administrativo**; Revista ampliada e atualizada. 4ª edição. Rio de Janeiro: Impetus, 2002.

ARAÚJO NETO, Edmir de. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Saraiva, 2005.

BASTOS NETO, Murillo M. **Convênios, uma nova abordagem**. In: Semana Orçamentária, Brasília, 2008.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 02 de nov. de 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.666/93 e alterações. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm). Acesso em: 08 out. 2012.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9450, de 14 de março de 1997. Dispõe sobre as normas relativas às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse, e dá outras providências. Brasília, 2007. Disponível em [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9450cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9450cons.htm) Acesso em: 05 out. 2012.

\_\_\_\_\_. Decreto Lei nº 667/69 e alterações. Reorganiza as Polícias Militares e os Corpos de Bombeiros Militares dos Estados, dos Território e do Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm). Acesso em: 08 out. 2012.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.170, de 25 de julho de 2007. Dispõe sobre as normas relativas às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse, e dá outras providências. Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.convenios.gov.br/legislacao.html> Acesso em: 05 out. 2012.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 200 de 25/02/1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0200.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0200.htm). Acesso em: 05 de out. de 2012.

\_\_\_\_\_. Portaria Interministerial nº 127, de 29 de maio de 2008. Estabelece normas para execução do disposto no Decreto no 6.170, de 25 de julho de 2007, que dispõe sobre as normas relativas às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse, e dá outras providências. Brasília, 2008a. Disponível em: <http://www.convenios.gov.br/legislacao.html> Acesso em: 06 Out. 2012.

\_\_\_\_\_. Secretaria do Tesouro Nacional. Instrução normativa nº 1, de 15 de janeiro de 1997. Disciplina a celebração de convênios de natureza financeira que tenham por objeto a execução de projetos ou realização de eventos e dá outras providências. Brasília, 1997. Disponível em: <[http://www.stn.fazenda.gov.br/legislacao/download/contabilidade/IN1\\_97.pdf](http://www.stn.fazenda.gov.br/legislacao/download/contabilidade/IN1_97.pdf)>. Acesso em: 12 out. 2012.



CANDEIA, Remilson Soares. **Convênios celebrados com a União e suas prestações de contas**. São Paulo: Editora NDJ, 2005.

CRETELLA JR, José. **Curso de Direito Administrativo**. 14.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro, Editora Forense. 1995.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Curso de Direito Administrativo**; 17<sup>a</sup> edição; Malheiros; São Paulo; 2003.

CTB, Código de Trânsito Brasileiro. **Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/lei/9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/lei/9503.htm). Acesso em: 15 de out. de 2012.

CTV, Convenção de Trânsito de Viena. **Decreto Nº 86.714, De 10 De Dezembro De 1981**. Promulga A Convenção Sobre Trânsito Viário. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto\\_lei/86714.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto_lei/86714.htm). Acesso em: 15 de out. de 2012.

DETRAN-CE. **Dados estatísticos de acidentes e fiscalização de 2004 a 2011**. Disponível em: <http://portal.detran.ce.gov.br/index.php/estatisticas>. Acesso em 12. Jan.2013

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 18.ed. São Paulo: Atlas, 2005.

FEITOSA, Evaldo. **Direito Constitucional**. Disponível em: <<http://www.neofito.com.br/artigos>> Acesso em 05 de Nov. de 2012.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3 ed. São Paulo . São Paulo : Moraes, 1991.

GIL, Antônio Carlos,. **Como elaborar projetos de pesquisa**/Antônio Carlos Gil. - 4. ed. - São Paulo : Atlas, 2002.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico e espacial do Ceará**: 2012. Disponível em: <<http://sidra.ibge.gov.br/cd/cd2012rpv.asp?o=4&i=P>>. Acesso em: 05 dez. 2012

MEDAUAR, Odete. **Direito Administrativo Moderno**. 12<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 17 ed. Ver. E atual. São Paulo: Malheiros, 2004.

MEIRELES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 28.ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

MEIRELES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 32.ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

RIZZARDO, Arnaldo. **Direito das Coisas**. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

SA, Evelin Naked de Castro; RABELLO, Maria Celina Guimarães. **Administração por convênios, um instrumento gerencial de políticas**: uma análise dos convênios da Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo - 1987. Rev. Saúde Pública, São Paulo, v. 22, n. 2, Apr. 1988. Disponível em:<[http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S003489101988000200011&lng=en&nrm=iso](http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003489101988000200011&lng=en&nrm=iso)>.

VERGARA, Sylvia Constant. **Gestão de pessoas**. 7<sup>a</sup> Ed. São Paulo: Atlas, 2005

YIN, R. K. Estudo de Caso: **Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2001