

A EFETIVIDADE DA ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS FRENTE ÀS POLÍTICAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

THE EFFECTIVENESS OF THE MILITARY POLICE OF THE STATE OF GOIÁS AGAINST THE POLICIES OF EDUCATION FOR TRANSIT

SOARES, Gleisson Rodrigues¹
SEVERO, Viviene Martins²

RESUMO

Elencada como a segunda maior causa de morte em Goiás, o trânsito precisa ser encarado de forma séria, responsável e constante pelo Poder Público. O tema levantado perseguiu como escopo as ações da Administração Pública, considerando primordialmente as da Polícia Militar do Estado de Goiás, nas ações didáticas preventivas aos acidentes de trânsito. Através de pesquisa bibliográfica e confrontamento de dados, num determinado lapso temporal, o presente estudo procurou demonstrar a efetividade das ações da Polícia Militar goiana no combate e prevenção de acidentes, entrementes os com vítimas fatais. De igual modo, foi proposta a pesquisa para que os dados do DETRAN-GO e do DATASUS sejam uniformizados para maior precisão nas ações preventivas e de resgate de ambos os órgãos.

Palavras-chave: Educação para o trânsito. Direção responsável. Acidentes de trânsito.

ABSTRACT

Listed as the second largest cause of death in Goiás, traffic must be faced in a serious, responsible and constant way by the Government. The issue raised pursued as scope the actions of public administration, considering primarily the Military Police of the State of Goiás, in preventive educational actions to traffic accidents. Through literature and confrontation of data in a given time span, this study sought to demonstrate the effectiveness of the actions of the Military Police of Goiás in combating and preventing accidents, meanwhile with the deaths. Likewise, the research proposed so that DETRAN-GO and DATASUS data are standardized for greater precision in the preventive and rescue actions of both organs.

Keywords: Traffic education. Responsible driving. Traffic accidents.

¹ Aluno do Curso de Formação de Praças e Pós-Graduação em Polícia e Segurança Pública do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás – CAPM - grsfuznav@hotmail.com; Posse – GO, Março de 2018.

² Professora Orientadora: Graduada em Ciência da Computação, Especialista em Docência Universitária e Análise Criminal, Professora Especialista do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar do Estado de Goiás – CAPM, vivienemartins@hotmail.com, Goiânia – GO, Abril de 2018.

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, mais precisamente de 2013 para cá, segundo levantamento do Departamento de Trânsito (DETRAN-GO, 2015) o estado de Goiás vem reduzindo consideravelmente o número de mortes em suas ruas e estradas, contudo, de acordo com o mesmo órgão, o estado é ainda o sexto mais fatal do Brasil em mortes desse gênero.

O tema abordado considerou a relevância de que, não importa o meio utilizado, as pessoas transitam, e esse transitar se desdobra em adaptações sociais e culturais. O pedestre influencia na redação das leis assim como os ciclistas, motociclistas e motoristas. Estão ligados pelo juízo de valor moral e quando esse é deficiente, pela coerção estatal.

Medidas para redução dessa triste estatística vêm sendo tomada pelo Poder Público goiano, através de suas Secretarias, bem como dos órgãos de fiscalização e policiamento, que para Ferreira (2011) é um assunto que perpassa pelos Direitos Humanos, não apenas transformando vidas em frios números.

Nessa senda, o artigo ora exposto percorrerá de forma sucinta o histórico das políticas de prevenção a acidentes, suas causas no estado goiano, o comparativo entre o estado estudado e as demais regiões brasileiras e as frentes de conscientização levada aos motoristas e demais pessoas envolvidas direta e indiretamente com a mobilidade urbana.

Justifica-se a elaboração do trabalho objeto de escrutínio, utilizando-se de leis específicas e demais medidas, bem como de literatura pertinente, detectar a causalidade das ações efetivas da PM-GO, de cinco anos para cá, na redução de mortes por acidentes de trânsito na circunscrição goiana, como infere em suas postulações o autor supracitado.

Abordar-se-ão também as leis nº 13.546/2017 (Código de Trânsito Brasileiro) e nº 11.705/2008, conhecida como a “Lei Seca”, e numa análise dos seus dispositivos, entremear com as ações de políticas públicas do estado goiano.

Como problemática precípua, compreende-se a importância do artigo ora exposto de que a função didática no trânsito, função essa de prerrogativa da Administração Pública muitas vezes em parceria com Organizações Não governamentais, contribui para a diminuição dos transtornos causados no e pelo trânsito, daí procura-se aqui correlacionar o papel da Polícia Militar Goiana com tal diminuição.

É perseguição da presente obra também contribuir para o meio acadêmico, sobretudo o militar, para o interesse em se levar tal assunto para as cadeiras das instituições que lecionam cursos voltados á mobilidade urbana.

Destarte, o presente artigo tem como escopo teleológico analisar, através de revisão bibliográfica, o papel da Polícia Militar do Estado de Goiás na prevenção de acidentes e consequentes mortes, culposas ou dolosas, que, a despeito de sua significativa redução como se verá em capítulo oportuno, é uma preocupação diuturna tanto da Administração Pública quanto das famílias que ao utilizarem os caminhos goianos, querem chegar aos seus destinos em segurança.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Antes de adentrar-se nos acidentes, seus agentes e nas ações do Poder Público para coibir que estes aconteçam, convém fazer um breve relato da historicidade do trânsito brasileiro.

Franz e Seberino (2012) assim definem o termo:

“Trânsito é tudo aquilo que se movimenta, se locomove de alguma forma, através de veículos, animais, também aquele que se movimenta isolado ou em grupo. A movimentação constitui o trânsito independente do local em que está. Podemos dizer que para tudo utilizamos o trânsito, até mesmo para pedir um produto para entregar em casa, ele veio através do trânsito para suprir a nossa necessidade”.

Tal definição se coaduna à Lei 9.503/1997, o Código de Trânsito Brasileiro, que no parágrafo primeiro de artigo inicial, preconiza:

“Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Nesse diapasão, trânsito é tudo o que se move, que se desloca, por tração mecânica, elétrica, animal ou qualquer outro meio que transporte pessoas ou produtos de um lugar para o outro.

Tal definição é importante para que se compreenda que o trânsito é feito para, com e por pessoas, o que dá a clara noção de que onde há acidente, houve imprudência, negligência ou imperícia em algum dado momento, por parte dos envolvidos, excetuando, por óbvio, o caso fortuito ou força maior que impediram a ação racional daquele que no acidente estava.

Choinski (2007) leciona que no Direito Civil, a culpa se caracteriza por uma violação jurídico-normativa, pela imprudência (a inobservância a certos critérios de segurança que se espera que a média da sociedade tenha), imperícia (a falta de habilidade técnica para o manejo

de determinado procedimento) e a negligência (a ação ou omissão deliberada senão de causar o dano, no mínimo de entender o risco desta).

Pode-se citar como exemplo no trânsito, de acordo com o ensinamento acima:

- ✓ Imprudência: não diminuir a velocidade quando há pista molhada;
- ✓ Imperícia: dirigir sem a devida habilitação;
- ✓ Negligência: dirigir alcoolizado.

Ante os exemplos citados, cabe a indagação: desde quando a Administração Pública tenta regulamentar o trânsito no Brasil?

Franz e Seberino (2012) contam que o primeiro acidente de automóvel relatado no Brasil se deu por imperícia de Olavo Bilac que, sem a habilitação para conduzir, tomou emprestado o carro de José do Patrocínio, vindo a colidir com outro veículo.

Numa linha cronológica sintetizada, deu-se assim a evolução das normas que versam sobre o trânsito brasileiro.

Convém mencionar, todavia, que por ser uma norma infraconstitucional, o Código de Trânsito Brasileiro se sujeita à Carta Magna, e que nenhuma infração pode ser entendida como tal se não houver, pelo princípio da legalidade, lei anterior que a define como tal, como prevê o inciso XXXIX do artigo quinto do mencionado diploma.

Mello (1994) explica que todo princípio (como o da legalidade) de Direito é o que dá sustentação à norma positivada (posta para nortear comportamentos sociais), que servem também como parâmetro ético-normativo quando dá edição das leis.

É importante lançar luz constitucional à norma de trânsito para que se possa sopesar os direitos que dá Constituição irradia, como o de locomoção e a sanção imposta pelo Código de Trânsito Brasileiro, como a suspensão da carteira de habilitação, ambas abordadas em parágrafos oportunos.

Quanto à história da legislação para o trânsito brasileiro, Honorato (2004) apresenta que com a entrada dos veículos automotores no Brasil, em 1903 os Poderes Públicos de São Paulo e Rio de Janeiro uniram-se juntamente com o Automóvel Clube do Brasil estabeleceram normas de conduta para pedestres e motoristas. Nesse ano fora criada a licença para dirigir e em 1906 o exame para habilitação de condutores de veículos

Apesar de um ou outro dispositivo regulamentar o comportamento no trânsito desde 1903, foi só em 1941, através do Decreto Lei nº 2994, que tal norma passou a ter abrangência nacional.

Oito meses após a publicação desse Código, este foi revogado pela redação do Decreto Lei 3651, que estabeleceu, dentre outras coisas, o CONTRAM (Conselho Nacional de Trânsito). (FRANZ E SEBERINO, 2012)

Em 1966 este segundo Código fora revogado em 1966, dando lugar ao Código Brasileiro de Trânsito, em vigor desde 1997.

Posta essa breve análise inicial sobre a historicidade do trânsito brasileiro, cumpre perscrutar no âmbito goiano, quais medidas foram tomadas para salvaguardar a segurança de pedestres, condutores e demais envolvidos na mobilidade desse Estado. Como não é objeto de estudo desenvolver uma pesquisa aprofundada da história remota dessas medidas, entendeu-se sensato descrevê-la num recorte cinco anos para cá, a fim de dar efetividade ao objeto de pesquisa, que é a eficácia das ações da Polícia Militar de Goiás na prevenção de acidentes.

Segundo Pereira (2011) a Polícia Militar surgiu efetivamente em 1858, quando o Presidente da Província de Goiás instituiu através da Resolução nº 13 a Força Policial de Goiás, cuja atuação limitava-se à Capital Vila Boa. Ainda de acordo com o mesmo autor, já àquela época a sociedade civil tinha uma fundamental participação junto à polícia, que era o recrutamento de pessoas do povo para auxiliar no combate e prevenção de delitos, dada a insuficiência de contingente naquele tempo.

Trazendo aos dias atuais, as ONG's (Organizações não governamentais) que trabalham com a questão do trânsito, as secretarias municipais e estaduais e a sociedade civil tem importância na conscientização aos motoristas e pedestres quanto às regras de mobilidade, como se verá oportunamente.

O recorte cronológico proposto no trabalho é de cinco anos para cá, mas Silva (2004) já defendia a importância de uma maior participação do policiamento não só de forma ostensiva, punindo maus condutores, mas didática, de conscientização preconizou o autor assim, *in verbis*: Polícia Militar de Goiás tem dado pouca importância ao assunto, sendo que esta Corporação Militar deveria, conforme dispõe o artigo 74 da Lei 9.503/97 (“A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”), desenvolver atividades na área de educação para o trânsito, até mesmo porque este tema está diretamente ligado à área de Segurança Pública, Procedimentos inadequados de maus condutores, como os “rachas” e “cavalos-de-pau”, já causaram transtornos e perturbação da ordem pública, sendo que houve então a necessidade de uma intervenção maior por parte da polícia, no sentido de conter essas ações delituosas.

Oito anos após o trabalho supramencionado ser publicado, a Assembleia Legislativa de Goiás, nos termos do artigo 10 da Constituição Estadual, sancionou a Lei nº 17.662/2012, que

ficou conhecida como a “Balada Responsável”: Reza assim o artigo 2º da referida lei, em seu inciso II:

Art. 2º A operação “Balada Responsável” será desenvolvida mediante **ações educativas** (grifo do autor) e repressivas, por meio de equipes mistas ou integradas apenas por servidores do DETRAN-GO, ou de policiais militares, sempre sob a coordenação da entidade autárquica indicada no parágrafo único do art. 1º e com observância das normas do Código de Trânsito Brasileiro e das expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – compreendendo-se:

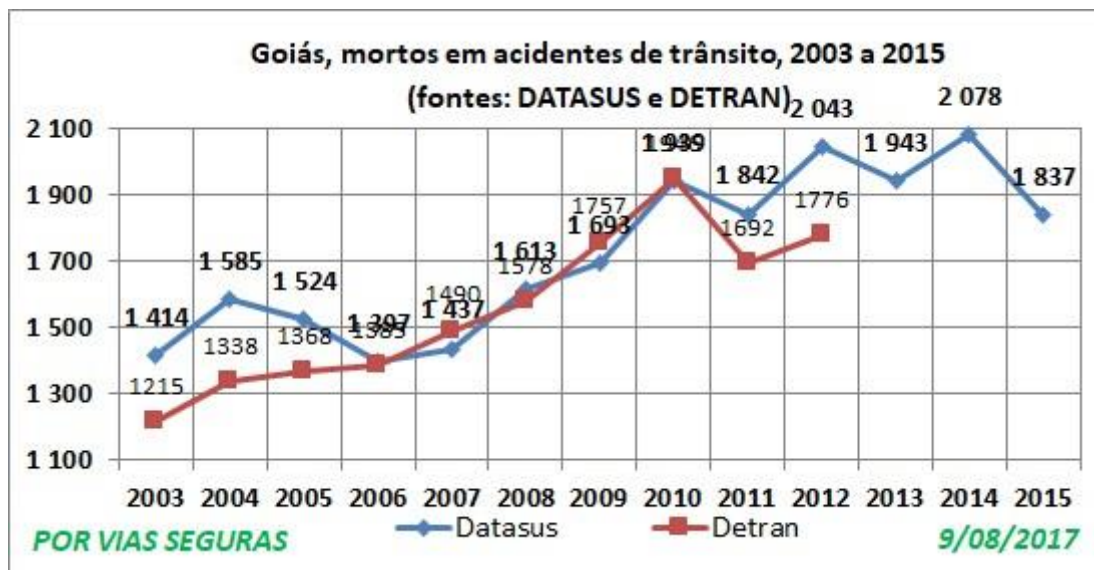
II – **educação** (idem) de trânsito direcionada à orientação e instrução de condutores, passageiros e pedestres abordados em vias públicas, exortando-os ao cumprimento das normas de trânsito e de segurança, sempre visando ao total respeito à vida humana (GOIÁS, 2012).

Como se pode notar, a Administração Pública, por entender que o trânsito é também uma questão de Segurança, através da junção das autarquias e da PM-GO, sancionou uma lei cujo escopo era a Educação para o trânsito.

Cumprе salientar que o Programa “Balada Responsável” adotado pela Administração Pública goiana quanto à Educação para o trânsito, não compreende apenas motoristas, como resta descrito no inciso segundo supramencionado, quando rege que “condutores, passageiros e pedestres abordados em vias públicas...”, o que, em certa medida, desmistifica o senso comum de que trânsito é prerrogativa para veículos.

Essas e outras ações, num comparativo com a década anterior (Gráfico 1), mostra uma considerável queda nas mortes por acidente em Goiás, como se pode ver no gráfico a seguir de acordo com a Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito – Por Vias Seguras.

Gráfico 1 - Goiás, mortos em acidentes de trânsito, 2003 a 2015.



Fonte: Datasus e Detran (2017)

Dessa parceria, a partir do ano de 2013, (excetuando a pequena elevação em 2014) os números de mortos em acidentes de trânsito em Goiás vêm numa decrescente, se comparada à constante elevação dos anos 2003 a 2011.

A falta de uma padronização de banco de dados que cruzem as informações das vítimas faz com que a estatística do Ministério da Saúde seja mais pessimista que a do Detran, uma vez que essa última contabiliza apenas os acidentes no local, sem ter precisão dos sobreviventes que dão entrada nos hospitais.

Em entrevista ao jornal digital **Folha Opção**, o Presidente do DETRAN-GO, Manoel Xavier Ferreira Filho creditou a redução, ainda incipiente, mas notável, às ações educativas bem como a presteza no atendimento às vítimas, junto com o programa Balada Responsável, que só em 2016, flagrou quase mil condutores desrespeitando a Lei Seca.

Como mencionado anteriormente, as ações da Polícia Militar na educação para o trânsito goiano estão em fase embrionária, mas, numa análise comparativa quando da ausência desse modelo educativo que busca prevenir e não remediar, o avanço foi considerável.

3 METODOLOGIA

O presente trabalho debruçou-se na análise comparativa de dados anteriores e posteriores à implementação de políticas públicas no Estado de Goiás, conjuntamente com o Polícia Militar do estado ora estudado, considerando um recorte cronológico literário de 2011

(excepcionalmente dois artigos de 2004 e 2007, para corroborar o histórico anterior à criação da Educação para o trânsito em Goiás) até os dias atuais e em dados estatísticos fornecidos por órgãos competentes sobre acidentes de trânsito (DATASUS, DETRAN-GO), numa amostragem de 2003 em diante, desprezando os extremos do gráfico.

O método de investigação é a revisão de literatura qualitativa, comparando-a com os dados levantados no artigo ora exposto. Buscou-se no intento a pesquisa bibliográfica em plataformas Google Acadêmico, Scielo, CAPES e demais artigos relevantes sobre o tema, utilizando-se das palavras-chave: acidentes de trânsito, educação no trânsito, Polícia Militar de Goiás, DETRAN-GO.

Pesquisou-se também o banco de dados da Polícia Militar para confrontamento com a literatura e os dados trazidos pelos órgãos públicos que administram o trânsito goiano, bem como os diplomas legais pertinentes (Constituição Federal, Código de Trânsito Brasileiro e legislação estadual goiana).

Seguiu-se então esta ordem cronológica de pesquisa:

Fase 1: levantamento bibliográfico;

Fase 2: pesquisa sobre legislação pertinente;

Fase 3: obtenção de dados em órgãos públicos competentes ao cuidado de tema estudado;

Fase 4: comparação da literatura com os dados colhidos;

Fase 5: elaboração do desenvolvimento.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ante o arcabouço literário avançado e os respectivos dados de órgãos ligados à temática proposta, pôde-se trazer á luz o conceito de trânsito, num primeiro momento, trazido pelos estudiosos Franz e Seberino (2012), sendo o trânsito conceituado como tudo aquilo que se move, pela tração humana, mecânica, animal, elétrica, seja isolado ou em grupo.

Compõem, outrossim, ao trânsito, até mesmo veículos estacionados em vias públicas ou análogas, pois a transitoriedade do estacionamento não retira do veículo sua característica principal, que é a locomoção.

Esse entendimento inicial é importante para a compreensão de que, como um bem social, o trânsito interessa à Administração Pública, intervindo de forma regulatória e

fiscalizadora, através dos seus agentes, dentre eles os policiais militares, objeto do presente estudo.

O Estado, então, como legislador das normas de trânsito, seja em lei específica ou em diplomas esparsos, apresenta, na visão de Choinski (2007), o conceito de culpa, elencada no Direito Civil como uma violação às normas, observando suas modalidades, quais sejam: imprudência, imperícia e negligência. Tal conceito é importante, pois enquanto o cidadão age somente diante do que a lei não proíbe, o Estado, aqui reduzido aos agentes de segurança pública, só podem agir dentro do que a lei permite.

Para autuar um motorista que cometeu uma infração, dolosa ou culposa, o policial deve observar o princípio constitucional *nullum crimen nulla poena sine previa lege*, descrito assim no artigo 5º, inciso XXXIX, da Constituição Republicana pátria, *in verbis*: “Não haverá crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem a prévia cominação legal”. Nas palavras de Corrêa (2011), trata-se de uma limitação do Estado em não ferir imotivadamente as liberdades individuais.

A autonomia da vontade, celebrada no ordenamento jurídico brasileiro vigente com *status* de cláusula pétrea, portanto, inamovível, a despeito da vontade dos governantes, segue, no entanto, um critério de proteção social, como preconiza Iurconvite (2012), citando o artigo 4º da Declaração dos Direitos do Homem:

“ A liberdade consiste em fazer tudo aquilo o que não prejudica a outrem; assim, o exercício dos direitos naturais de cada homem não tem outros limites que os que asseguram os membros da sociedade o gozo desses mesmos direitos. Esses limites somente podem ser estabelecidos em lei”.

Nessa esteira, tanto a sociedade quanto os agentes públicos perseguem o mesmo objetivo, do ponto de vista social: a pacificação. Os agentes de segurança só obtêm êxito na sua tarefa didática em relação ao trânsito, conforme restou explicitado na literatura que colaborou com a execução desse trabalho, se e quando a sociedade entende seu papel de responsabilidade frente ao cumprimento das normas. Sozinha, a Polícia Militar de Goiás, não obstante seu esmero esforço no combate e prevenção aos acidentes nas vias goianas, não atinge a contento seu objetivo se não houver a participação ativa da sociedade civil.

Tal esforço do Poder Público em mitigar os acidentes de trânsito, fora demonstrado através das análises estatísticas apresentadas pelo DETRAN-GO e DATASUS. A dificuldade encontrada na presente pesquisa foi a de concatenar os dados de uma e de outra, dada a ausência de padronização e de sistemas que dialoguem entre si.

Como mencionado acima, enquanto o DETRAN-GO registra os acidentes flagrantes, o DATASUS contabiliza apenas acidentes que redundaram em entradas nos hospitais, daí a imprecisão das vítimas fatais nos acidentes com veículos. Por falta de uma pesquisa que aponte esse problema aqui apresentado, sugere-se como tema a ser discutido a integração dos dois sistemas.

As ações educativas da Polícia Militar goiana, como o Programa “Balada Responsável”, tem-se mostrado efetiva, sobretudo de quatro anos até a atualidade, que culminou com mais de mil infrações relacionadas ao descumprimento da Lei Seca, segundo dados da própria PM-GO.

Estudo como o de Silva (2004), no entanto, mostrou ser tardia a ação do Poder Público em estabelecer normas de educação para o trânsito. Apenas oito anos após sua pesquisa é que a Polícia Militar goiana começou a ser utilizada em frentes didáticas de conscientização à segurança no trânsito.

A educação para o trânsito é prevista no artigo 6º da Lei 9.503/1997, o Código de Trânsito Brasileiro. Assim reza a redação do artigo:

São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- 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.

E no artigo 7º, o legislador descreve quais os órgãos responsáveis pela efetivação do artigo retro, *in verbis*:

Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os 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.

Assim sendo, já em 1997 a legislação previa, no artigo supramencionado, em seu inciso IV, que à Polícia Militar estadual, em parceria com o DETRAN, cabe a tarefa de fazer valer as prerrogativas não só para a atuação ostensiva, mas sobretudo didática, na prevenção aos acidentes de trânsito.

O legislador, ao editar o referido diploma, preocupou-se em estabelecer critérios objetivos de concatenação dos entes públicos, observando-se os aspectos políticos (centralizando as diretrizes numa norma com abrangência nacional), procedimental (como e quem aplicariam tais medidas) e integralizador, que é a junção dos órgãos que lidam direta e indiretamente com a questão do trânsito.

Do exposto, pode-se concluir que embora longe de ser um problema resolvido, dada sua complexidade, pois lida diretamente com as relações sociais muitas vezes conflitantes, a Polícia Militar goiana tem demonstrado através de seus programas que a educação no trânsito, em parceria com instituições e a sociedade civil, resta efetiva em suas ações de redução de acidentes, sobretudo envolvendo vítimas fatais.

5 CONCLUSÃO

É mister o empenho do Poder Público para a diminuição dos acidentes de trânsito no Estado de Goiás, recorte geográfico do presente trabalho. Contudo, ações isoladas, não científicas e de caráter emergencial se mostra inócua quando avaliados seus resultados.

O presente trabalho, todavia, apresentou como eficaz as ações da Polícia Militar nas frentes de prevenção aos acidentes, não comprovado apenas na revisão de literatura, sobretudo nos dados apresentados pelos órgãos que gerenciam ou estão indiretamente envolvidos com questões de mobilidade.

Como problema levantado e sugestão para que mais pesquisadores se debrucem sobre o tema, restou mostrado que os dados do DETRAN e do DATASUS carecem de uma sinergia, um diálogo de sistemas, para que pesquisas mais inerrantes possíveis possam acontecer, facilitando assim o trabalho de ambas, tanto no foco geográfico de maior incidência de sinistros quanto na agilidade do resgate e salvamento de vítimas.

O presente estudo respondeu aos problemas propostos no que tange à eficácia das ações didáticas do contingente militar na prevenção de acidentes, considerando a queda considerável destes no decorrer do fragmento cronológico aqui proposto. Contudo, reconhece a pesquisa aqui ora exposta, que sem um aprofundamento no debate, com mais pesquisas e a consequente conscientização da sociedade civil, ações isoladas e pontuais serão inócuas em suas finalidades, daí a relevância de se levar o tema para diversos órgãos públicos e da sociedade como um todo.

Foi possível averiguar, contudo, que ações como o Programa “Balada Responsável” e as palestras nas escolas goianas, a médio e longo prazo, mostraram seus efeitos positivos ante

a redução de acidentes de trânsito, conscientizando sobre o respeito as leis, direção responsável e o não uso de substâncias que diminuem os reflexos psicomotores dos condutores.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, T., 2017. **Cresce número de motoristas que se recusam a fazer bafômetro em Goiás.** Disponível em: <<https://www.opopular.com.br/editorias/cidades/cresce-número-de-motoristas-que-se-recusam-a-fazer-bafômetro-em-goiás-1.1303263#>>. Último acesso em 03 de abril de 2018.

CHOINSKI, C. A. H. **Estudo sobre a culpa no Direito Administrativo.** Revista Buscalegis – UFSC, p. 1-7, 2007.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/132284086/artigo-165a-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>>. Último acesso em 03 de abril de 2018.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10730517/inciso-xv-do-artigo-5-da-constituicao-federal-de-1988>>. Último acesso em 02 de abril de 2018.

CORRÊA, D. M. **O Princípio da Legalidade no Direito Penal.** Revista **Âmbito Jurídico**, XIV, n. 89, jun 2011. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9850&revista_caderno=3>. Último acesso em 21 de abril de 2018.

FERREIRA, M. A. **violência no trânsito de Goiânia, provocada por veículos automotores: uma questão de Direitos Humanos.** Acervo digital da Secretaria de Segurança Pública de Goiás, p. 23, 2011.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. **A história do trânsito e sua evolução.** p. 1 – 24, 2012.

HONORATO, C. M. **Sanções do Código de Trânsito: Análise das Penalidades e das Medidas Administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97.** Editora Millenium, 2004.

IURCONVITE, A. dos S. **O Princípio da Legalidade na Constituição Federal.** Disponível em: <http://uj.novaprolink.com.br/doutrina/2647/o_principio_da_legalidade_na_constituicao_federal>. Último acesso em 22 de abril de 2018.

MELLO, C. A. B. **Elementos de Direito Administrativo.** 5ª ed. Malheiros, p. 450-451, 1994.

MONTEIRO, M. 2017. **Goiás reduz mortes no trânsito, mas ainda é o sexto Estado com mais acidentes fatais.** Disponível em: <<https://www.jornalopcao.com.br/ultimas->

noticias/goias-reduz-mortes-no-transito-mas-ainda-e-o-sexto-estado-com-mais-acidentes-fatais-92317/>. Último acesso em 21 de fevereiro de 2018.

PEREIRA, E. G. **A história da educação na Polícia Militar de Goiás sob a óptica da fotografia**. Anais do II Congresso Internacional de História da UFG, p. 1-9, 2011.

SILVA, S. C. **A Educação para o trânsito como fator de redução de acidentes do Estado de Goiás**. Acervo digital da Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás, p. 1-20, 2004.