

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO DE GOIÂNIA, PROVOCADA POR VEÍCULOS AUTOMOTORES: UMA QUESTÃO DE DIREITOS HUMANOS

MARCO ANTONIO FERREIRA¹

RESUMO

O presente trabalho - Violência no Trânsito de Goiânia, provocada por veículos automotores: uma questão de direitos humanos, tem como objeto a violência praticada no trânsito de Goiânia, no período de janeiro a setembro de 2005, em comparação ao de janeiro a setembro de 2004, por meio dos veículos automotores, buscando vislumbrar os seus problemas, bem como a possível influência do aumento populacional e da frota de veículos sobre essa realidade perversa e, ainda, identificar outras causas dos acidentes e, conseqüentemente, as medidas tomadas, pelo poder público, de combate a essa violência que tem ceifado muitas vidas. Este trabalho é basicamente bibliográfico, valendo-se de manchetes de jornais, revistas, consulta à legislação de trânsito, a internet e a obras literárias. O método utilizado foi o mais simples traçado por este pesquisador, consistindo em uma análise crítica dos textos e informações obtidas, durante a busca/coleta de dados. Dificuldades foram encontradas diante do tempo disponível para a realização do artigo, impossibilitando uma melhor pesquisa. Restou evidenciado que a conduta humana (ação ou omissão) é a grande responsável pelo enorme número de infrações de trânsito, que guardam correspondência com essa violência tão presente nas ruas de Goiânia. O Estado precisa estabelecer estratégias humanizadoras do trânsito, demonstrando que é preciso cultivar determinados valores, dentre eles, o respeito à liberdade, a igualdade e a vida e, porque não dizer, ao próprio indivíduo. A educação, conclusivamente, é o principal instrumento/ferramenta eficaz de construção de um comportamento ideal para uma convivência pacífica e, harmoniosa em sociedade.

1. PALAVRAS – CHAVE: 1. Violência. 2. Infrações. 3. Acidentes. 4. Feridos. 5. Mortes. 6. Conduta Humana. 7. Educação

1. INTRODUÇÃO

O tema proposto para desenvolvimento do Artigo Científico - Violência no trânsito de Goiânia, provocada por veículos automotores: uma questão de Direitos Humanos, é sem sombra de dúvidas, intrigante já que representa uma espécie de violência urbana que ocorre com frequência no dia-a-dia e, que, tem sensibilizado a opinião pública, porém, não tem causado a reação necessária da sociedade frente a essa realidade.

¹ Bacharel em Direito pela Universidade Católica de Goiás, pós-graduado em Direitos Humanos pela Polícia Militar em convênio com a Universidade Católica de Goiás/Universidade Federal de Goiás e pós-graduado em Docência Superior pela Fac-Lions

A imprensa tem demonstrado interesse por essa questão, divulgando noticiários regulares, expressando os anseios da sociedade por um trânsito menos violento e mais humano.

Resta agora a indagação “essa espécie de violência é uma questão de Direitos Humanos?”. É o que buscamos focalizar no curso do trabalho.

O presente Tema se justifica, para este pesquisador, pelo fato de ter observado que essa modalidade de violência: a praticada no trânsito, vem incomodando sensivelmente a sociedade e, que essa espécie de violência é tão cruel quanto à praticada no âmbito doméstico e nas periferias da cidade. Este trabalho tem ainda, como objetivo analisar, por meio de pesquisa bibliográfica e documentos, o alto índice de acidentes no trânsito, reflexos da violência que, geralmente provocam lesões corporais graves, e, que às vezes chegam a morte, na cidade de Goiânia, no período de janeiro a setembro de 2004 em comparação ao mesmo período, no ano de 2005; avaliar a violência praticada por pessoas que se utilizam das vias de trânsito; detectar as causas de acidentes provocados por veículos automotores e avaliar a legislação de trânsito, o seu efeito sobre os condutores de veículos por meio dos documentos existentes e pesquisas nos livros, etc.

Concernente ao método, necessário se faz a sua compreensão, saber em que consiste. Assim, método, do grego *methodos*, é definido como caminho para se chegar a um fim (Aurélio, 1999, p. 1.128). Portanto, método é, em palavras simples, o caminho a ser percorrido para se chegar ao objetivo traçado, daí consistindo no conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, permitam alcançar o fim desejado.

Ainda sobre o método, este investigador optou pelo indutivo, recorrendo a pesquisa qualitativa, buscando responder questões particulares, aquilo que está por trás dos números, o que comumente não se revela quantitativamente (por números), dando um enfoque ao aspecto sensível dos dados, ao que, de fato, não pode ser medido/mensurado numericamente.

O Artigo Científico aborda a problemática dos Direitos Humanos em relação a violência praticada no trânsito, na tentativa de descortinar o que está por trás dos dados estatísticos.

O presente trabalho utiliza de uma análise crítica onde é enfatizado o raciocínio e a pesquisa bibliográfica pertinente, recorrendo a Constituição Federal, Código Penal, Código do Processo Penal e ao próprio Código de Trânsito Brasileiro e, ainda, recortes de jornais, revistas, teoria sobre direitos humanos, etc.

A análise crítica foi bastante explorada, tendo como suporte uma reflexão amíúde dos textos e informações obtidas durante a busca/coleta de dados.

Outro ponto importante da pesquisa, para a compreensão dos dados, foi a necessidade de fazer uso da pesquisa analítica, cujo princípio é buscar uma explicação aceitável a respeito do fenômeno observado e, ao final criar uma teoria condizente. Santos, (2002, p. 26) reconhece que “analisar é explicar e criar uma teoria aceitável a respeito de um fato/fenômeno/processo” e, afirma ainda que “são pesquisas explicativas aquelas que se ocupam com o porquê dos fatos/fenômenos/processos que preenchem a realidade”.

Este pesquisador, no desejo de alcançar um resultado satisfatório, não negligenciou o acompanhamento do orientador, apoio este, indispensável no direcionamento e controle dos trabalhos, sob pena de perder de vista o tema, objeto de pesquisa.

Os principais autores que dão sustentação ao nosso trabalho são Santos (2001), Magalhães (s/d), Macedo (2006), Sanches (2006), Longo (2006), Assis (2006), Almeida (2006), Quintanilha (2006), Mata (2006), Waiselfisz (2006), dentre outros.

O Artigo Científico está estruturado, conforme os assuntos, da seguinte forma: Introdução, logo em seguida: Os Direitos Humanos e a Legislação Brasileira; O trânsito na cidade de Goiânia; Causas dos acidentes de trânsito; Combate as causas dos acidentes de trânsito; O Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Estado de Goiás e Considerações finais. Na introdução, buscou-se apresentar o trabalho, demonstrando a importância do tema, a justificativa, os objetivos, a metodologia e os principais autores pesquisados. No tópico 2, Os Direitos Humanos e a Legislação Brasileira, traçou-se a evolução sucinta dos direitos humanos e sua inserção no ordenamento jurídico brasileiro. No tópico 3, O trânsito na cidade de Goiânia, apresentou-se a situação perversa do trânsito. No tópico 4, Causas dos acidentes de trânsito, voltou-se para os problemas do trânsito e a conduta humana, o comportamento do homem no trânsito, apontado como principal causador da violência no trânsito. No tópico 5, Combate as causas dos acidentes de trânsito, vislumbrou-se uma resposta as causas dos acidentes de trânsito tendo como eixo principal a educação, apoiado pelo policiamento de trânsito preventivo. No tópico 6, O Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Estado de Goiás, tratou-se da sua criação e importância na atuação do trânsito de Goiânia e, no tópico 7, Considerações finais, chegou-se a confirmação das hipóteses do projeto de pesquisa: 1. a violência no trânsito é diária, muito numerosa, 2. investimentos em infra-estrutura insuficientes, 3. a fiscalização/prevenção/repressão é ineficaz, apesar de existente, 4. falta investimento na educação para o trânsito, 5. banalização da violência e insensibilidade diante

dos direitos fundamentais, por parte, principalmente dos usuários da via, tais com: a liberdade, a igualdade e a vida e, 6. culturalização da violência como evento socialmente natural, próprio das relações humanas.

2. OS DIREITOS HUMANOS E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

O Tema, Direitos Humanos, alcançou importante significado no seu processo de construção já não sendo possível conceituá-lo separadamente da história.

Santos (2001, p. 53), expressou bem essa realidade ao apresentar o texto – Discriminação: uma questão de Direitos Humanos – nos Seminários Sobre Promoção da Igualdade de Oportunidades, quando se pronunciou “Direitos Humanos é um conceito histórico, que surgiu progressivamente [...]”.

Direitos Humanos não nascem da noite para o dia, num abrir e fechar de olhos, sua formação é fruto de uma longa e árdua caminhada, que tem como fundamento, a dignidade da pessoa humana.

Recorrendo a história, constata-se que, os primeiros a discutirem sobre o tema foram os gregos, ainda como idéia de Direitos Naturais, aproximadamente 7 séculos antes de Cristo, questionando se existiam ou não princípios gerais válidos para todos os povos.

Magalhães (s/d), advogado e professor de Direitos Humanos da Academia de Polícia Militar, numa abordagem sobre a evolução histórica dos Direitos Humanos, defendeu asseveradamente:

Os primeiros a discutirem o problema do Direito Natural foram os pensadores gregos. Os gregos se deram conta de que existia uma grande variedade de leis e costumes nas diversas nações e, muitas vezes, o que uma nação aprova a outra condena. Começam então os pensadores da época (desde aproximadamente 7 séculos antes de Cristo) a se questionarem se não existiam determinados princípios gerais que eram válidos para os povos em todos os tempos (INFORMAÇÃO ORAL, 2006).

Os Direitos Naturais, portanto, são assim convencencionados porque dizem respeito à natureza do homem, consistindo no direito a liberdade, a igualdade e a vida. Esses direitos imanescentes ao ser, próprios da pessoa humana, são elevados a uma posição privilegiada, acima do Estado, cabendo ao Estado defendê-los.

Avançando no tempo, nos deparamos com a Revolução Norte-Americana (1776) e a Revolução Francesa (1789), tornando mais concretos os direitos como: à liberdade, à vida e à igualdade, portanto mais efetivos da realidade social.

Sucintamente, assim nasceram os Direitos Humanos.

Muito embora todo esse avanço, todo esse crescimento dos Direitos Humanos, sente-se que, o mundo custa melhorar, a se adequar a esses princípios tão debatidos, tão defendidos e proclamados.

O Brasil, diante desse quadro, necessitou avançar e, a legislação brasileira tomou essa iniciativa convocando a Constituição Federal de 05 out 1988 (CF/88), a se posicionar frente aos institutos de proteção dos direitos humanos.

A Carta Magna contém uma série de princípios e regras concernentes aos direitos humanos e, numa atitude inclusivista, inovou no que se refere a incorporação dos direitos enunciados nos tratados internacionais ratificados pelo Brasil.

A CF/88, haja vista o disposto no § 2º, art. 5º, estabelece que os direitos expressos na Constituição não excluem aqueles apresentados nos tratados de que o Brasil seja parte, vejamos *litteris*:

Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. (BRASIL, CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1998, p. 10)

Autores atribuem às normas contidas nos documentos internacionais de proteção dos direitos humanos uma hierarquia especial dentro do sistema jurídico: a de norma constitucional. O reconhecimento do *status* constitucional das normas previstas nos tratados de direitos humanos se baseia na natureza especial desses instrumentos que, têm por objeto a proteção dos direitos dos seres humanos.

A vigente Constituição Federal, reforçando esse princípio, reconhece a precedência dos direitos humanos como princípio fundamental a reger o Brasil nas relações internacionais (art. 4º, II).

Nos casos de conflito entre normas do sistema internacional e do sistema interno, a solução fica a cargo do princípio da norma mais favorável em que, aplica-se aquela mais favorável à vítima ou, ainda, a que melhor e mais eficazmente proteja os direitos humanos a ela imanescentes.

A Emenda Constitucional (E.C.) n. 45, de 2004, acrescentou ao art. 5º, da CF/88, o § 3º, dando aos tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos, um processo legislativo especial para ingresso no ordenamento jurídico nacional, exigindo-se para sua aprovação, votação em dois turnos, em cada Casa do Congresso Nacional, por 3/5 (três

quintos) dos votos dos respectivos membros, equiparando-os às emendas constitucionais, *verbis*:

Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais (BRASIL, EMENDA CONSTITUCIONAL, 2004, p. 10).

A Constituição de 1988, acolheu à idéia de Direitos Humanos, de forma que, não abriu oportunidades para dúvidas.

O preâmbulo da Declaração Universal dos Direitos Humanos e o da Constituição Federal de 05 de outubro de 1988 reservam semelhanças.

O preâmbulo da Declaração Universal dos Direitos Humanos traz consigo: 1 – a igualdade e a fraternidade; 2 – a dignidade da pessoa humana; 3 – a liberdade; 4 – a justiça; 5 – a proteção legal dos direitos; 6 – a paz e a solidariedade universal; 7 – a democracia e, o preâmbulo da Constituição Brasileira: a) o Estado Democrático; b) os direitos sociais e individuais; c) a liberdade; d) a segurança; e) o bem-estar; f) o desenvolvimento; g) a igualdade; h) a justiça; i) o ideal de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social; j) o compromisso, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias; k) a crença na proteção de Deus.

Medida significativa na institucionalização dos direitos humanos no Brasil, deu-se, quando a Carta Magna de 88, no seu artigo primeiro, elevou a dignidade da pessoa humana a princípio fundamental (art. 1º, III), inserindo, com esse princípio, um novo fundamento de suporte valorativo a todo o ordenamento jurídico.

A dignidade humana e os direitos fundamentais passam a fazer parte dos princípios constitucionais, dotados de força expansiva, irradiando-se pelo universo constitucional, valendo-se como critério/ esteio interpretativo das normas do sistema filosófico-jurídico nacional.

A Constituição Federal recepcionou os valores consagrados na Declaração Universal dos Direitos Humanos, confirmando no texto constitucional o reconhecimento e, ao mesmo tempo, estabelecendo instrumentos de proteção e efetivação desses direitos.

A Carta Magna, *verbi gratia*, no art. 60, § 4º, expressa-se sobre os direitos individuais como *Cláusulas Pétreas*, não podendo, desta feita, sofrer qualquer ataque, tendente a aboli-los, nem mesmo por via de Emenda Constitucional.

A Constituição acolheu o ideal dos Direitos Humanos e concedeu-lhe uma posição de destaque dentro do ordenamento jurídico brasileiro, elevando-os ao *status* de norma constitucional e, ainda, ampliou valores trazidos da Declaração Universal dos Direitos Humanos, dando-lhe uma dimensão digna, própria de direitos inerentes ao indivíduo, enquanto pessoa humana.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB/97), nesse diapasão, como norma infra-constitucional, estatuiu, como prioridades a defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente, com se vê, *litteris*: “[...] darão prioridades em suas ações à defesa da vida nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente” (1997, p. 2).

“O trânsito, em condições seguras é um direito de todos e dever do Estado” (§ 2º, art. 1º, CTB), respondendo os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, objetivamente, por danos causados aos cidadãos (§ 3º, art. 1º, do CTB).

Nesse sentido, é interessante observar que, o usuário da via é entendido como cidadão.

Cidadão, no Estado Democrático de Direito, no sentido *lato* da expressão, reconhecidamente como ente/pessoa de direitos e deveres.

O CTB reafirma: “o trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito” (1997, p. 1). Neste sentido, o espaço público pertence a todos de maneira igualitária, mas a convivência social no trânsito nem sempre parece basear-se nesse princípio de igualdade.

A segurança no trânsito é um direito de todos e, tanto ao Estado como a sociedade cabe a missão de banir a violência no trânsito que, acostumou-se a chamar-se de “Guerra no Trânsito” e empreender uma luta de “Pacto pela Vida no Trânsito”.

O trânsito por força normativa, contida no Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23/09/1997, no art. 1º, § 1º, é definido como a utilização das vias, tanto por pessoas, como por veículos e animais, isolados ou em grupos conforme *litteris*:

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 (BRASIL, CÓDIGO BRASILEIRO DO TRÂNSITO, 1997, p. 1).

Corroborando o próprio Código com esta idéia legal, quando no seu Anexo I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES, observa que “para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições”, incluindo, dentre outras, a de trânsito, como: “movimentação e imobilização de

veículos, por pessoas e animais nas vias terrestres” (BRASIL, CÓDIGO BRASILEIRO DO TRÂNSITO, 1997, p. 168).

Assim, o trânsito ganha um conceito contemporâneo, abrangente, fazendo parte de sua definição tanto a movimentação como imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

O trânsito é parte da vida da pessoa humana que, no acesso a cidade necessita estar deslocando de um lugar para outro, ora a pé, de bicicleta, veículo automotor, etc, utilizando-se para tanto as vias.

Nesse sentido, o trânsito ganha complexidade, em razão do crescimento populacional, bem como da frota de veículos nas cidades. Transitar pelas ruas das cidades passa a ser uma atividade de risco potencial, justificando a criação de regras avançadas que permitam uma circulação segura, ausente de perigo e, outros danos, inclusive moral; e, também a intervenção nas vias por meio da construção de viadutos, a ampliação de vias a fiscalização, dentre outras medidas.

3. O TRÂNSITO NA CIDADE DE GOIÂNIA

O trânsito em Goiânia há muito assumiu proporções de grande complexidade, exigindo das autoridades intervenções de impacto que contribuam para uma melhor circulação de veículos e pedestres, com mais fluidez e segurança, preservando o direito constitucional de ir e vir do cidadão.

Os problemas de trânsito surgem e crescem à medida que a metrópole se desenvolve e aumenta a área física de sua ocupação. Em Goiânia, todavia, tais problemas superam o seu desenvolvimento, impondo alterações no traçado primitivo das ruas e avenidas e a implantação de eficientes sistemas de tráfego. O considerável aumento de veículos no trânsito da cidade representa um permanente desafio às autoridades de Trânsito na solução do problema, de modo a aumentar a capacidade de circulação das vias públicas e reduzir os pontos de estrangulamento do sistema viário.

Como acontece em todas as cidades em crescimento desordenado, o aumento de veículos em circulação acarreta problemas difíceis de solução imediata, obrigando as autoridades administrativas a proceder a uma análise objetiva em busca de uma fórmula/ meio que reduza os acidentes e elimine o congestionamento nas horas de *rush*.

“Goiânia possui uma frota de 883.23. veículos, sendo 429.849 (55,80% do total) de automóveis e 151.975 (17,20% do total) de motocicletas”. (Jornal Diário da Manhã, Goiânia 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p.7).

Daí, pode-se deduzir que, Goiânia tem 1 veículo por 1,36 habitantes e logo, estima-se, será um veículo por habitante.

A violência no trânsito está matando milhares de brasileiros e deixando outros tantos mutilados. Quanto tempo ainda se levará a compreender que o problema de trânsito é urgente? A estatística da violência comprova a importância e gravidade da situação. Motoristas e pedestres vivem em guerra permanente, refletindo, no trânsito, o estado de natureza imaginado por Thomas Hobbes (1651), consistindo na guerra de todos contra todos.

Muitas vidas têm sido ceifadas prematuramente nas cidades brasileiras e no mundo, por causas externas, a exemplo do homicídio, porém o trânsito no Brasil tem chegado a índices alarmantes, de forma que Quaresma, Diretor da Organização Não-Governamental (ONG) Cultura, Cidade e Arte declarou “o Brasil detém 3,3% da frota mundial de veículos e é responsável por 5,5% dos acidentes com mortes ocorridos no mundo, ocupando um incômodo lugar de campeão mundial desse tipo de acidente”.

Goiânia, nesse contexto, passa a ser alvo de atenção e objeto de investigação. Os números de acidentes com vítimas fatais e feridos são enormes. No período compreendido entre janeiro a setembro de 2005, foram 11.235 (onze mil duzentos e trinta e cinco) pessoas feridas no trânsito e 204 (duzentos e quatro) mortes, conforme dá notícia o Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Goiás (Detran-GO), em matéria publicada no Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006 Caderno Cidades, p.3.

Esses números demonstram o quadro perverso que se instala nas ruas e avenidas de nossa maravilhosa e jovem cidade.

Goiânia cresceu muito nesses últimos anos, pesquisa divulgada no Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 24 Mar 2006, Cad. Cidades, p. 7, revela que os 4 centros urbanos (de um total de 123 no Brasil) com maior crescimento nas últimas décadas estão no Centro-Oeste. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), também divulgou na imprensa matéria, por meio do Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p.7, que houve nestes aglomerados uma taxa anual média de aumento populacional de 4,77%, enquanto que a nacional foi de 2,5% (dois, cinco por cento)

Goiânia (Capital) consta cerca de 1,2 milhões de pessoas, com crescimento de 4,3%, em três décadas, ficando em quarto lugar, as demais capitais que, por ordem

decrecente crescem a taxa de 5,2% (Campo Grande), 5,1% (Cuiabá) e 4,5% (Distrito Federal) (Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 24 Mar 2006, Caderno Cidades, p. 7).

A região metropolitana de Goiás engloba dez cidades, sendo elas:

Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Nerópolis, Trindade, Abadia, Aragoiânia, Guapó, Goianira e Santo Antônio de Goiás. Conforme a pesquisa, passou de 450.538 habitantes, em 1970, para mais de 1,651 milhão em 2000 (Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p.7).

Esses números são preocupantes pois deve despertar uma maior atenção do poder público, pois, como enfatiza Mata (2006, p. 4), pesquisador do IPEA, há “necessidade de maior atenção aos problemas e infra-estrutura locais, para que as capitais não alcancem os problemas verificados, por exemplo, em grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro”.

Goiânia é considerada, de acordo com pesquisa da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a segunda melhor cidade do Brasil para se viver, atrás de Brasília, assim é a segunda em qualidade de vida (Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p.7).

Graças a diversidade de áreas de atuação, Goiânia atraiu não somente a população do interior, como de outras unidades federativas. Estudo feito juntamente com o Banco Mundial e a instituição norte-americana Brow University – mostrou que em Goiânia “[...] a mão de obra está empregada no comércio (23,63%), serviços domésticos (9,48%), construção (9,11%), serviços públicos (7,47%), educação (6,68%), agricultura e silvicultura (6,56%)” (Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p.7).

Todos esses fatores contribuíram evidentemente para uma melhoria da remuneração e, conforme o Prof. Moysés (2006), Coordenador do Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Universidade Católica de Goiás (UCG), mesmo diante da melhoria da remuneração, a renda ainda permanece muito concentrada, demandando a interferência do setor governamental, na elaboração de políticas públicas.

Goiânia cresceu e, com ela também os problemas e, um que merece atenção especial é o da violência no trânsito, que mata, principalmente o jovem, na faixa etária dos 15 aos 24 anos (ASSIS, 2006, p. 3).

4. CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

O comportamento humano é apontado como a causa principal dos acidentes no trânsito, refletindo nos grandes números de mortes 204 (duzentos e quatro) e feridos 11.235

(onze mil duzentos e trinta e cinco) de janeiro a setembro de 2005, em relação ao período de janeiro a setembro de 2004, 184 (mortes) e 9.426 (feridos), respectivamente, de acordo com levantamento do Detran-GO, divulgado no jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3.

As ruas de Goiânia estão, embora todo o crescimento econômico e a melhoria da qualidade de vida, muito violentas, gerando no usuário, mais do que a sensação do medo da morte, o medo das seqüelas que um atropelamento pode gerar, é o que se constata de acordo depoimento, a saber: “trabalho o dia todo com medo não só de morrer, mas também de sofrer um acidente grave e ficar paralisado para o resto dos meus dias”. (Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 4).

O engenheiro civil Santos (2006), especialista em segurança no trânsito, denunciou em matéria publicada no jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p.3, que “estamos diante de um grande problema social”, referindo-se a motocicleta como instrumento para o jovem se inserir no mercado de trabalho, não raras vezes, sem qualquer preparação.

Estimam-se, consoante matéria veiculada no jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3, em mais de 20.000 o número de motoentregadores, cujo perfil é do jovem recém-habilitado que compra a moto e vai trabalhar na rua sem qualquer preparo.

Ainda, na mesma matéria, o Hospital de Urgências de Goiânia (HUGO), em relação aos acidentes envolvendo motociclistas disse que a questão se tornou um problema de saúde pública e divulgou dados de que entre janeiro e novembro (2004/2005), 15.420 motociclistas foram atendidos no hospital vítimas de acidentes de trânsito, desses 54,15% estavam em serviço quando se acidentaram.

Dentre as causas citadas: excesso de velocidade e desobediência ao sinal vermelho ou parada obrigatória, são incluídas, ainda como causas prováveis dessa violência no trânsito: não manter a distância de segurança (em primeiro lugar), desrespeitar ao sinal pare ou dê a preferência (em segundo lugar) e mudar subitamente de faixa ou direção (em terceiro lugar), é o que denuncia levantamento do Detran-GO, publicado no jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3.

Comportamentos dessa natureza precisam sofrer um controle estatal, justificando-se ações como: a educação, engenharia de trânsito, a fiscalização e a punição dos infratores.

Esses pilares são indicados por Santos (2006), conforme se vê:

Na avaliação do engenheiro civil Benjamim Jorge Rodrigues dos Santos, doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (USP) e professor de

Segurança no Trânsito do Centro Federal de Educação Tecnológica de Goiás (Cefet-GO), a redução das trágicas estatísticas de trânsito depende de ações pautadas em quatro pilares fundamentais: a educação, a engenharia de trânsito, a fiscalização e a punição dos infratores (Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3).

Longo (2006, p. 3) apresenta números do crescimento da frota na Capital (Goiânia) em 30.900 (trinta mil e novecentos) novos carros, no período compreendido de março de 2005 a março de 2006. Esse crescimento, continua a repórter, pode ser percebido ano a ano, e cita por exemplo que em 1994 era 1 veículo para 2,25 habitantes e, em 1999 1 veículo para 1,94 e, em 2002, 1 veículo para 1,82 habitante.

Os moradores de Goiânia para Longo (*ibidem*) convivem com problemas de congestionamento, de poluição ambiental e sonora, acidentes no perímetro urbano e desabafa:

A grande proporção de veículos por habitante, o exagerado número de motocicletas e a malformação do condutor são ingredientes que fomentam o caos da mobilidades em ruas e avenidas de Goiânia (Jornal O Popular, Goiânia, 17 Abr 2006, Caderno Cidades, p. 3).

A exemplo de outros estudiosos, Macedo (2006, p. 4) graduada em Engenharia Civil, pela Universidade Federal de Goiás, Mestre e Doutora em Transportes pelas Universidades de São Paulo e Wisconsin (EUA), respectivamente, assinala que “há hoje uma grave crise de mobilidade nas cidades pelo declínio da demanda por transporte coletivo e o aumento da motorização privada individual”. A Mestra e Doutora acrescenta “o custo social é alto: congestionamentos, poluição e acidentes”.

Assis (2006 p. 3) reforça essa afirmação ao dizer que a crise no trânsito de Goiânia se dá pela taxa de motorização, superior ao Canadá, Áustria, Alemanha e França, consistindo, em 588,23 veículos por mil habitantes e, continua a repórter, dizendo que o que acontece com a frota de motocicletas é mais alarmante, com crescimento, em 2006, de 68 %, passando de 1 moto para cada 14,9 habitantes para a proporção de uma moto para cada 8 pessoas.

Almeida (2006, p. 3) ressalta que “o rápido crescimento da frota de veículos contribuiu para o aumento dos óbitos e para que Goiânia passasse a ocupar esta incômoda posição entre as Capitais que mais matam jovens no trânsito”, justificando a reativação da Delegacia Especializada em Investigações de Crimes de Trânsito de Goiânia, em 2004.

5. COMBATE AS CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Num primeiro momento, diante da violência vivida no trânsito pela sociedade brasileira, o Brasil a fim de combater esse quadro instituiu a nova lei de trânsito que, diante dos seus rigores, conseguiu uma queda na violência no trânsito. Conforme Waiselfisz (2006) os rigores da legislação de trânsito tiveram pouca eficácia ao afirmar que a mortalidade no trânsito foi recuperando fôlego, quando já em 2004, registrou-se praticamente o mesmo número de óbitos por acidente de transportes e, que entre os jovens, essa recuperação a partir de 2000 foi ainda maior.

Investimentos não podem faltar na reestruturação do trânsito de Goiânia e, temos sido testemunhas fiéis, das providências promovidas pelo poder público municipal, manifestadas no recapeamento e recuperação da malha viária, mudança da mão de direção de várias vias, instalação de semáforos, instalação de lombadas eletrônicas, contratação de agentes de trânsito, mas isso não tem sido suficiente.

É preciso, portanto, investimento no ser humano, é ele que precisa, mais do que qualquer coisa, ser transformado, trabalhado, para uma eficiente mudança desse quadro.

O comportamento mau e viciado tem gerado violência no trânsito. Excesso de velocidade, desrespeito ao semáforo, desrespeito à distância de segurança, sinal de pare e de dê a preferência e mudar subitamente de direção, são frutos da ação do motorista/motociclista.

Sente-se, diante da pesquisa bibliográfica realizada por este pesquisador, que Goiânia, em particular, não tem um trânsito com qualidade, diverso da qualidade de vida que sua economia tem propiciado. Medidas no sentido de amenizar esse quadro, são imprescindíveis e, uma delas com destaque é a ideia de sincronizar os sinais, conforme Rodrigues dos Santos, em matéria noticiada no jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3, que reduz o estresse do condutor, tendo, com certeza, reflexos na redução dos acidentes. O engenheiro estima que o motorista perde 20% do seu tempo no trânsito parado nos semáforos. Outro ponto importante e, bastante significativo é o melhoramento do transporte público. O mesmo autor acrescentou a necessidade de a cidade priorizar o transporte público de forma que as pessoas deixem os veículos em casa e ratificou “isso é o que foi feito em Curitiba, por exemplo, onde o trânsito é um exemplo para outras cidades” (*ibidem*).

De todas as medidas, ressalta-se a educação de pedestres e motoristas, cujos resultados são de médio e longo prazos.

Outras medidas institucionais podem ser citadas incluindo as diversas intervenções nos pontos considerados críticos e de maior estrangulamento no trânsito da cidade, com instalações de semáforos melhorando a fluidez do trânsito, a construção de viadutos. Sanches (2006), esclareceu:

[...] deverão ser erguidos três viadutos em rodovias estaduais no perímetro urbano (GO-070 com Perimetral Norte, GO-060 com Castelo Branco e GO-080 também com a Perimetral, na saída para Nerópolis), em parceria com o governo do Estado. (Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3)

O trânsito seguro depende de um comportamento coletivo responsável, consciente e cidadão, tendo como suporte valorativo os fundamentos dos direitos humanos.

Outra providência importante, assegura Macedo (2006, p. 4) é investir no transporte público, a fim de aumentar a demanda pelos transportes coletivos em detrimento dos veículos particulares que, mesmo representando, em percentuais atuais, 25% dos deslocamentos nas cidades brasileiras, apropriam de 75% dos espaços urbanos.

Para Quintanilha (2006, p. 3) a semaforização de Goiânia é uma das melhores opções por que acredita que consegue proteger mais o pedestre e apresenta o número de 456 semáforos na Capital.

6. O BATALHÃO DE TRÂNSITO DO ESTADO DE GOIÁS

A Polícia Militar de Goiás, num passado de glória, vem atuando em várias áreas, tais como: policiamento ostensivo geral, urbano e rural, florestal e de mananciais motorizado, rodoviário, de radiopatrulha, de segurança externa dos estabelecimentos penais, dentre outros, inclusive o de trânsito (Decreto Lei Federal n. 667, de 02 de julho de 1.969 e Decreto Federal n. 88.777, de 30 de setembro de 1.983).

A Polícia Militar, Instituição secular, na busca de uma melhor prestação de seus serviços de segurança pública é presenteada com uma nova Unidade Policial Militar, especializada, com a responsabilidade de atuar especificamente no trânsito. Com o advento da Constituição do Estado de Goiás de 1989 (CE/89), nasce o Batalhão de Polícia Militar de Trânsito (BPMTran), (art. 124, inciso V, § único, CE/89).

Criado e instalado na Capital, tem a finalidade de realizar o policiamento no trânsito das ruas e avenidas da grande Goiânia, ainda dar cobertura segura a eventos que necessitem de policiamento de trânsito.

O BPMTran vem, a partir de então, prestando significativos serviços a comunidade goianiense e vislumbrando o atendimento as exigências do Código de Trânsito Brasileiro, tem instruído seu corpo de profissionais e efetuando convênios, *in litteris*:

Com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro (1997), a prioridade foi adequar e reciclar os policiais militares à nova realidade, bem como contribuir para a elaboração do convênio com a Secretaria Municipal de Trânsito, a fim de regulamentar a situação da PM de acordo com exigências do Código de Trânsito Brasileiro (SOUZA e SOUZA, 1999)

O novo Código de Trânsito Brasileiro limitou a atuação da Polícia Militar, ao vetar o inciso II, do art. 23, CTB, que dispunha: “exercer, com exclusividade, a polícia ostensiva para o Trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas”. O CTB, no art. 25, *caput*, exigiu a celebração de convênio, com vistas à maior eficiência e a segurança para os usuários da via, assim, como a Polícia Militar ficou destituída dessa competência exclusiva, necessitou celebrar convênio com a Superintendência Municipal de Trânsito para atuar no Trânsito de Goiânia, por meio de seu Batalhão de Trânsito.

O BPMTran ganha importância na medida que seus membros se especializam e como especialistas diagnosticam os problemas que mais incomodam no Trânsito de Goiânia, quando o próprio Comandante interino do BPMTran, em entrevista ao Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 06, Caderno Cidades, p. 3, MAJ Brasil, expressa: “a maioria dos acidentes é provocado por imprudência ou negligência dos condutores”, oferecendo um indicativo de que é preciso investir nas pessoas, no ser humano.

Num outro importante diagnóstico do Comandante interino do BPMTran é a idéia de que as pessoas que perdem suas vidas no trânsito ou ficam com seqüelas permanentes e estão na fase mais produtiva da vida (BRASIL, 2006, p. 3).

O perfil traçado pelo órgão estadual de Trânsito (Detran – GO), corrobora com a assertiva daquele Comandante interino ao publicar no Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 06, Caderno Cidades, p. 3, que “28,67% das pessoas envolvidas em acidentes de trânsito estão entre 25 e 34 anos e 42,36% têm mais de cinco anos de habilitação”.

Assim, o BPMTran pode atuar nas causas, na origem dos problemas de trânsito, não ficando à mercê das conseqüências e/ou seqüelas que a violência praticada no trânsito pode provocar, ou seja, atuando apenas depois que o evento socialmente danoso já ocorreu. Importante para a sociedade é evitar os prejuízos que a violência no trânsito pode e tem provocado.

Imagina-se, nesse contexto, a importância da parceria entre a Polícia Militar, por meio de seu Batalhão Especializado, a Superintendência Municipal de Trânsito (SMT) e o Detran – GO.

À Polícia Militar de Trânsito, à despeito do convênio celebrado com a Superintendência Municipal de Trânsito pode muito bem caber o policiamento ostensivo de trânsito, dando um enfoque a prevenção do acidente e outras espécies de violência praticadas no trânsito. A sua atuação pode ser direcionada para pontos de estrangulamento, pontos de maior incidência de acidentes, e, ainda nas faixas de pedestre, onde tem ocorrido constante sinistro, entre eles: atropelamentos e não raras vezes a morte.

O Comandante atual do Batalhão de Trânsito, TC Antônio (2006), informa que a sua Unidade tem trabalhado basicamente no atendimento de acidentes de trânsito, conforme convênio até o mês de maio de 2007 e na fiscalização de veículos e de condutores na Capital e, ressalta a necessidade de convênio para um maior aprofundamento no combate a violência no trânsito.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fica claro que, no trânsito de Goiânia, há um excessivo desrespeito às regras de trânsito, representado pelo elevadíssimo número de multas aplicadas, indicando um comportamento insensível por parte dos usuários da via, tanto condutores como pedestres que, não se dão conta, que é no espaço público, no acesso a cidade, que se constroem valores comuns.

O cidadão, no acesso a cidade, volta-se para si mesmo, isolando-se dos problemas que estão ao seu redor até que se veja envolvido com esse tipo de violência e, a partir daí, passe a repensar na sua participação social.

O motorista e o motociclista goianienses, pode se inferir, pelo apurado na pesquisa são os grandes responsáveis pela violência provocada nas ruas de Goiânia, não podendo esquecer evidentemente da participação do pedestre e das autoridades, mesmo que represente uma parcela pequena de responsabilidade. Motoristas e motociclistas, na utilização de veículos automotores, absurdamente, num período de aproximadamente 09 (nove) meses, Jan a Set 2005, incidiram em um elevadíssimo número de infrações de trânsito. O carro e a moto estão servindo/utilizados como uma “arma”, um instrumento a serviço da violência e não como meio exclusivo de transporte. Ficaram feridos no trânsito 9.426 (nove mil quatrocentos

e vinte e seis) e 184 (cento e oitenta e quatro) morreram em acidentes de trânsito, foi o que registrou o jornal O Popular , Goiânia, 04 Jan 2006 Caderno Cidades, p. 3.

Há estreita e proporcional relação de correspondência entre a incidência de infrações de trânsito com a quantidade de atropelamentos, ora com vítimas fatais, ora com vítimas do transtorno de estresse pós-traumático.

Ocorre que, os números não refletem determinados prejuízos provocados pelos acidentes que, ultrapassam em muito os números de mortos e feridos e as perdas materiais. São prejuízos que dizem respeito a pessoa humana, ao prejuízo emocional do ser humano, que surge após um evento psicologicamente estressante (evento traumático) e toda a família do vitimador e da vítima.

Influenciaram também, para o grande número de ocorrências no trânsito (desrespeito a sinal de trânsito, ultrapassagem em local proibido, excesso de velocidade, etc) a precariedade da sinalização de trânsito, tanto vertical como horizontal, o número excessivo de veículos circulantes na cidade, campanha de educação de trânsito tímida e precária educação de trânsito da população goiana e a presença de uma cultura de violação das normas de trânsito.

Essa violência cotidiana não pode ser considerada normal, pois é fruto de uma culturalização da violência, de uma visão distorcida que leva a crer que ser violento é normal.

Em face disso, Goiânia precisa repensar os seus valores e adotar políticas públicas que tenham por fundamento a dignidade da pessoa humana.

A questão da violência no trânsito não é apenas uma problemática da lei e da repressão, é acima de tudo, fato de ordem da educação. Da educação com fundamentos enfocados na representatividade da pessoa humana. É preciso um programa substancial em torno da educação, tendo em mente que a pessoa humana é um ser cultural, aberto ao aprendizado e, sendo assim, é passível de modificação de comportamento.

Goiânia possui uma população de 1,2 milhões de habitantes para 883 mil veículos. As ruas são praticamente as mesmas, de forma que, o acesso a cidade deve se dar com respeito, solidariedade e cumplicidade (JORNAL O POPULAR, GOIÂNIA, 30 ABR 2006, CADERNO CIDADES, P3).

Atualmente a situação é hedionda e intolerante. Goiânia pede socorro.

É nesse contexto que a Polícia Militar, a Superintendência Municipal de Trânsito, o Detran-GO, o Corpo de Bombeiros Militar e o Serviço de Atendimento Médico de Urgência

(SAMU) - salvando vidas/resgates -, atuam no trânsito da cidade, realizando atividade no trânsito, cada órgão respeitando as suas atribuições legais.

A Polícia Militar, em especial, precisa interpretar bem esses dados e fazer uma boa leitura dessa realidade. A Polícia Militar precisa focar suas ações no trânsito como Polícia educativa, como polícia de orientação e, ainda de prevenção. Seu trabalho deve ser de aproximação do usuário cidadão, também como polícia cidadã. Cidadã não apenas no conceito de que conhece os direitos dos usuários da via, seus limites e as normas que regulam como um todo a vida em sociedade. Cidadã, principalmente, na medida em que conhece as suas próprias obrigações/deveres. A Polícia Militar precisa conhecer bem e, muito bem o seu papel constitucional, cuja dignidade da pessoa humana são pilares que fundamentam a democracia.

É preciso que a Polícia Militar, no Estado de Goiás, implemente uma nova modalidade de policiamento de trânsito, uma nova maneira de fazer polícia de trânsito, evidentemente respeitando a legislação de trânsito, celebrando convênios. Assim, denomino, essa nova maneira de fazer polícia no trânsito de Polícia de Aproximação, com base na relação interpessoal com o usuário da via, mantendo uma relação pessoal. Saindo da impessoalidade e do distanciamento. Conversando e buscando compreender, orientar e mostrar o que deve ser feito, a todo instante. Isto é a Polícia Comunitária de Trânsito, polícia de mediação entre todos que usam a via, trazendo o motorista para perto do transeunte e vice-versa, desta feita, buscando uma consciência coletiva da comunidade, de tanto de quem está motorizado como de quem está a pé e, levando o usuário da via a perceber que o espaço público pertence a todos de igual forma.

Proponho a presente cartilha da Polícia de Aproximação, por meio destes singelos princípios:

1. recebimento pela equipe de serviço de informações das últimas ocorrências, locais e horários para uma análise de futuros eventos;
2. atenção especial as crianças, mulheres, idosos e deficientes buscando protegê-los e facilitar sua locomoção no trânsito;
3. identificação dos principais pontos críticos, por exemplo: cruzamentos, faixas de pedestre (travessias), dentre outros;
4. manter contato próximo com a população, em especial nos semáforos e faixas de pedestres, evitando que sejam transgredidos;
5. estabelecer roteiro de policiamento tendo em vista os pontos de pico;

6. realizar palestras e teatros junto a comunidade sobre trânsito seguro;
7. oferecer cursos básicos de trânsito para o público interno e externo, conjuntamente e;
8. curso de direção defensiva.

Tais sugestões representam o primeiro passo para se iniciar um processo de transformação do trânsito de Goiânia, que devem permear nos diversos meios e níveis da sociedade. Trânsito seguro é fruto de uma consciência coletiva da comunidade.

ABSTRACT

The present work: violence in the transit of Goiânia, provoked (caused) for automachine vehicles: a question of human rights (a human question of law), has an object the violence practised in the transit of Goiânia in the period from (of) january to september of (The) 2005 in comparison to the one from january to september of (the) 2004, by means of the automachine vehicles, searching to glimpse its problems as well as the possible influence of the population increase and the fleet of vehicles on this perverse reality and still to identify to other causes of the accidents and consequencelly the measures taken for the public power of combat to this violence that has cut with a scythe many lives. This work is basically bibliographical using itself headline of newspapers, magazines, consult to the transit legislation, the internet and the literary compositions. The used method was the simplest trancing for this researcher, consisting of a critical analysis of the texts and informations

gotten during the collection of data. Difficulties (difficulty) has a head been found of the available time for the accomplishment of the article, disabling one better research. It (it) remained evidenced that the behavior human being (action or omission) is great the responsible one for the eormous number of transit infractions, that keep correspondence with this violence so present in the Goiânia streets. The state needs to establish humanise strategies (strategy) of the transit, demonstrating that is necessary to give impostance for definitive values, among then, the respect the freedom, the equality and the life, and because not to say, to the proper individual. The education conclusive is the main instrumento r efficient tool of constrution of na ideal behavior for a pacific living and harmony in society.

WORDS – KEY: 1. Violence. 2. Infractions. 3. Accident. 4. Injured. 5. Death. 6. Behavior Human Being. 7. Education

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Edilma de Freitas Gomes de. Delegada de Polícia. In: ASSIS, Deire. Goiânia em 1º lugar em mortes de jovens no trânsito. Jornal O Popular, Goiânia, 17 Nov 2006, Caderno Cidades, p. 3.

ARENDT, Hannah, 1905-1975. A Condição Humana/Hanna Arendt; tradução de Roberto Raposo, posfácio de Celso Lafer. 10 ed., Rio de Janeiro: Forense Universitário, 2001, p. 31.

ASSIS, Deire. Violência cresce no Trânsito de Goiânia. Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3.

ASSIS, Deire. Goiânia em 1º lugar em mortes de jovens no trânsito. Jornal O Popular, Goiânia, 17 Nov 2006, Caderno Cidades, p. 3.

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Disponível em: <http://www.abramet.org/curiosidade/?OQ=curiosidade&OQ2=curiosidade>. Acesso em: 11 mai. 2006.

BRASIL. Constituição Federal. **Código Penal Brasileiro; Código Processual Penal; Código civil; Código de Processo Civil e legislação complementar fundamental**. 2. ed. (revista e atualizada) até 30.09.2002, Barueri, S/P: Manole, 2003.

BORGES, Carlos Antônio. Comandante do Batalhão de Trânsito. Informação oral, 2006.

[Código de Trânsito Brasileiro (1997)]. Código de Trânsito Brasileiro sistematizado / [organizadores] Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, Dorival Ribeiro, Juarez de Oliveira. 2. ed., atualizada e substancialmente aumentada – São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000.

Curiosos. Disponível em: <http://abramet.org/curiosidade/?OQ=curiosidade&OQ2=curiosidade>. Acesso em 11 de maio de 2006.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Novo Dicionário da Língua Portuguesa. 2. ed., s/e, 1989, p. 1.128.

JÚNIOR, Oscar Sabino. Goiânia Global. Goiânia, Oriente, 1980. 286 p. ilustr.
GOYA, Luiz – SILVA, Magno L. Medeiros – SANTOS, Pedro Sérgio – LIMA, Ricardo Barbosa. Direitos Humanos e Cotidiano. Goiânia, Bandeirantes, 2001, p. 328

JÚNIOR CHIARIM, Enéas Castilho. Alguns apontamentos sobre direitos humanos. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4836>. Acesso em: 20/04/2006.

LAZZARINI, Álvaro. Estudos de Direito Administrativo. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999 – p. 311 e 312.

LONGO, Malu. Frota explode e leva caos às ruas. Jornal O Popular, Goiânia, 17 Abr 2006, Caderno Cidades, p. 3

MACEDO. Márcio Helena. Graduada em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Goiás, Mestre e Doutora em Transportes pelas Universidades de São Paulo e Wisconsin (EUA), respectivamente. In: LONGO, Malu. Frota explode e leva ao caos às ruas. Jornal O Popular, Goiânia, 17 Abr 2006, Caderno Cidades, p. 4.

MAGALHÃES, José Luiz Quadros. Advogado e Professor. A evolução histórica dos Direitos Humanos, s/d, (mimeo).

MATA, Daniel da. Pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. In: BORGES, Lídia. Editora de Cidades. Goiânia, 4ª em crescimento. Diário da Manhã, Goiânia, 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p. 4.

MOYSÉS, Aristides. Coordenador do Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Universidade Católica de Goiás. In: BORGES, Lídia. Editora de Cidades. Goiânia, 4ª em crescimento. Diário da Manhã, Goiânia, 29 Mar 2006, Caderno Cidades, p.4.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival; OLIVEIRA Juarez de (orgs): **Código de Trânsito Brasileiro Sistematizada**. 2. ed. (atualizada e substancialmente aumentada). São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000.

QUARESMA, Edson. Diretor da Organização não Governamental (ONG) Cultura, Cidade e Arte. In: DE OLIVEIRA, Carla. Editora de Cidades. Prejuízo de R\$ 5 bilhões. O Popular, Goiânia, 18 Ago 2004, Caderno Cidades, p.4.

QUINTANILHA, Frederico. Superintendente Municipal de Trânsito. In: LONGO, Malu. Frota explode e leva caos às ruas. Jornal O Popular, Goiânia, 12 Abr 2006, p. 3.

Revista ISTOÉ Dinheiro, de 21/09/2004, Caderno Cidades, Edição n. 213-B, p. 27.

SANTOS, Benjamin Jorge. Especialista em segurança no trânsito. In: ASSIS, Deire . Violência cresce no trânsito de Goiânia. O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3.

SANCHES, Paulo Afonso. Superintendente Municipal de Trânsito. In: ASSIS, Deire. Violência cresce no trânsito de Goiânia. O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3.

SANTOS, Antônio Raimundo dos. Metodologia Científica: a Construção do Conhecimento. 6. ed. Revisada (conforme NBR 14724: 2002). Rio de Janeiro: DP&A, 2004, p. 26, 28 e 30.

SANTOS, Cirlândio Martins dos (Capitão QOPM). Direção defensiva, s/d, (mimeo).

SANTOS, Ivair Augusto Alves dos. Diretor do Departamento dos Direitos Humanos, Secretaria Nacional dos Direitos Humanos do Ministério da Justiça. Discriminação: Uma questão de Direitos Humanos. In: 50 anos depois: relações raciais e grupos socialmente segregados/ [organizado por] Dijaci David de Oliveira... [et al.]. Brasília: Movimento Nacional dos Direitos Humanos, 1999, p. 3.

SOUZA, Cibele e SOUZA, Balthazar Donizete de. O ANHANGUERA/POLÍCIA MILITAR DE GOIÁS. DIRETORIA DE ENSINO, INSTRUÇÃO E PESQUISA – ANO I, N. 1 (JAN. 1999) – GOIÂNIA, 1999.

TAVARES, Wilson Brasil Pinheiro. Comandante Interino do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Estado de Goiás. In: ASSIS, Deire. Violência cresce no Trânsito de Goiânia. Jornal O Popular, Goiânia, 04 Jan 2006, Caderno Cidades, p. 3.

WASELFISZ, Júlio Jacobo. Sociólogo, Mestre em Educação e Coordenador Regional da Unesco em Pernambuco. Mapa da Violência 2006.

WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/Thomas-Hobbes>. Acesso em 9/11/06.