

OS ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO A RODOVIA ESTADUAL QUE LIGA GOIÂNIA/INHUMAS (GO 070) DO ESTADO DE GOIÁS

THE TRANSIT ACCIDENTS INVOLVING THE STATE WHEEL THAT LINKS GOIÂNIA / INHUMAS (GO 070) OF THE STATE OF GOIAS

MELO, Weslei da Silva ¹
SANCHES, Clives Pereira ²

RESUMO

O presente artigo levantou informações de acidentes de trânsito entre o período de janeiro a dezembro de 2017 em um trecho de 48 km de extensão entre o município que liga Goiânia/Inhumas, a pesquisa analisou os acidentes registrados pelo Comando de Policiamento Rodoviário (CPRv) no Registro de Atendimento Integrado (RAI). Para isso foi analisado cada acidente entre o período mencionado nas ocorrências registradas no RAI. Ficou constatado que a colisão traseira foi responsável por 33% dos acidentes e 41,7% das mortes, 26,69% das vítimas envolvidas tinham faixa-etária entre 19-25 anos e 23,56% entre 36-45 anos de idade. Os principais veículos envolvidos eram automóveis e motocicletas, o primeiro representando 51,74% dos casos, e o segundo 23,84%. O sábado e domingo lideraram o ranking dos dias da semana em que mais aconteceram acidentes, o sábado apresentou 17,18% e o domingo 15,12%. Com relação aos locais onde ocorreram os acidentes, observou-se que o maior índice ocorreu dentro da cidade de Goiânia, entre o km 0 ao km 5, neste trecho foram constatados um total de 78 acidentes, representando 26,80% do total. A pesquisa destacou o quanto os acidentes de trânsito estão cada vez mais frequentes nesse trecho da rodovia, cabendo a ao governo do estado juntamente com órgãos de fiscalização de trânsito a implementação de políticas públicas para conscientização dos condutores, e a Polícia Rodoviária Estadual uma maior fiscalização para evitar novos acidentes.

Palavras-chave: Código de Trânsito Brasileiro. Policiamento. Acidentes. Rodovia.

ABSTRACT

The present article collected information on traffic accidents between January and December 2017 on a 48 km stretch between the municipality that links Goiânia / Inhumas, the study analyzed the accidents recorded by the Police Highway Command (CPRv) in the Integrated Service Registration (RAI). For this, each accident between the period mentioned in the occurrences registered in the RAI, was analyzed. It was found that the rear-end collision was

¹ Aluno do curso de Formação de praças do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, wesleybadok@hotmail.com; Goiânia – GO, Junho de 2018.

² Professor orientador: Especialista, professor do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, clives.sanches@gmail.com, Goiânia – GO, Junho de 2018.

responsible for 33% of the accidents and 41.7% of the deaths, 26.69% of the victims involved had an age range between 19-25 years and 23.56% between 36-45 years of age. The main vehicles involved were cars and motorcycles, the first representing 51.74% of the cases, and the second 23.84%. Saturday and Sunday lead the ranking of the days of the week when more accidents occurred, Saturday had 17.18% and Sunday 15.12%. Regarding the places where the accidents occurred, it was observed that the highest index occurred within the city of Goiânia, between km 0 and km 5, in this section were found a total of 78 accidents, representing 26.80% of the total. The survey highlighted the fact that traffic accidents are increasingly frequent in this part of the highway, with the state government, along with traffic control agencies, implementing public policies to raise awareness among drivers, and the State Highway Police, to prevent further accidents.

Keywords: Brazilian Traffic Code. National Traffic System. State Legislation. Accidents.

1 INTRODUÇÃO

O trânsito vitimiza anualmente milhares de pessoas nas rodovias estaduais e federais do Brasil. Maciel (2017) afirma que de acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes por transportes terrestres são responsáveis por 1,25 milhões de mortes (12% do total no mundo) e 50 milhões de feridos em todo o mundo, sendo a primeira causa de morte mais frequente entre jovens de 15 a 29 anos.

O estado de Goiás possui 217 rodovias estaduais que cruzam todo o território goiano, em aproximadamente 20.738 km (PMGO, 2017, p. 29). De acordo com os dados obtidos pelo Comando de Policiamento Rodoviário (CPRv), por meio dos registros feitos no sistema RAI, foram constatados em 2017, 3.799 acidentes nas rodovias estaduais. Sendo que desse total, 323 foram com vítimas fatais, 1.910 com vítimas não fatais e 1.566 sem vítimas.

Dentre as principais rodovias que cruzam o estado de Goiás, o trecho que liga Goiânia/Inhumas, GO 070 é uma das rodovias mais críticas em índices de acidentes de trânsito no estado. Sendo assim a pesquisa visa analisar os dados registrados no RAI pelo CPRv, especificamente nesse trecho que liga a capital do estado a cidade de Inhumas. Esta rodovia possui 48 km de extensão e registrou no ano de 2017, 269 acidentes. Sendo assim este trabalho tem por objetivo abordar as principais causas desses acidentes, a faixa etária das vítimas envolvidas, a importância do respeito à legislação de trânsito para evitar novos acidentes e as políticas públicas que estão sendo adotadas pelo estado de Goiás para melhorar a conscientização e a educação no trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE AS COMPETÊNCIAS DA UNIÃO E DOS ESTADOS

A Constituição Federal (CF), de 1988, é a fonte de todo o nosso ordenamento jurídico brasileiro, onde estabelece em seu artigo 5º, que além dos direitos fundamentais assegurados a todos as pessoas é também direito de todos o trânsito seguro (BRASIL, 1988).

A CF em seu artigo 22 traz as competências da União sobre a legislação de trânsito e transporte e em seu artigo 23 as competências comuns dos demais entes federados. Sobre o referido tema, destaca-se o seguinte artigo da CF:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: (...)

XI - trânsito e transporte; (...)

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: (...)

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito. (BRASIL, 1988, p. 27).

Segundo a CF a União é o ente federal competente para legislar exclusivamente sobre trânsito e transporte no Brasil. Segundo Bavoso (2014), isso retrata a necessidade de garantir uma legislação única no território nacional, visando padronizar as normas de conduta e disciplinar a circulação de forma uniforme em todo o território nacional.

É importante observar que além da competência privativa da união, a CF garantiu em seu artigo 23 as competências comuns a todos os entes federais. Na qual cabe aos estados, Distrito Federal e municípios elaborarem projetos e pesquisas para as implementações de políticas públicas e educação para a segurança no trânsito. Assim a CF permitiu aos estados que se organizassem pelas suas Constituições e Leis que adotarem, observado os princípios estabelecidos em nível federal.

2.2 CONCEITO DE TRÂNSITO

O trânsito é um tema complexo que acarreta diversas discussões e opiniões pelas autoridades, deste modo temos como conceito do termo trânsito:

Trânsito é o conjunto de todos os deslocamentos diários, que aparece na movimentação geral de pedestres e de veículo. [...] o conceito de trânsito não se restringe à circulação em si; mas abrange todo o corpo administrativo que cuida e trata da movimentação e da circulação dos veículos, ou o conjunto de ações e normas dirigidas para a administração dos veículos e pedestres enquanto se encontram nas vias. (BAVOSO, 2014, p. 30 e 31)

[...] o trânsito é uma questão de cidadania, sendo direito de todos os cidadãos ir e vir livremente para a satisfação de suas necessidades, de ocupar e de conviver socialmente no espaço público. (CIDADES, 2008).

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) o conceito de trânsito, pode ser definido como sendo a utilização das vias urbanas ou rurais por pessoas, veículos e animais, para fins de circulação, parada, estacionamento ou operação de carga ou descarga. O CTB afirma ainda que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos os cidadãos, devendo os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), adotarem as medidas necessárias a assegurar esse direito.

Por fim, podemos observar que o trânsito não envolve apenas os veículos nas vias públicas, mas também todo o contexto que nela fazem presente.

O trânsito engloba, além do caráter técnico, questões sociais, políticas e jurídicas, sendo assim, é necessário entender o trânsito em todas as suas dimensões (sociais, culturais, jurídicas, institucionais, políticas e humanas), considerando que o resultado final é a soma de diversas partes representadas pelas ações de todos os agentes no processo de circulação e de deslocamentos nos espaços públicos. (BAVOSO, 2014, p. 30).

2.3 SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO (SNT)

O SNT instituído pela lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997 veio coordenar o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres de todo o território nacional, abertas à circulação (GOMES, 2015).

O CTB define em seu artigo 5º que o SNT é um conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados pelo Sistema Viário Nacional, cabendo a eles todos os procedimentos e regulamentações que envolvem o trânsito, ou seja, são responsáveis pelo planejamento, administração, engenharia, policiamento, fiscalização, habilitação e julgamento de recursos.

O art. 6º do CTB traz os objetivos básicos do SNT, que consistem em estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT) com vista à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental, a educação para o trânsito e a fiscalização de seu cumprimento. A PNT visa ainda, mediante normas e procedimentos às padronizações do sistema, estabelecer critérios técnicos (padronização de procedimentos), financeiros (arrecadação de recursos) e administrativos (funcionamento dos respectivos órgãos). Esse sistema de informação deve atuar de forma integrada conforme os critérios estabelecidos pela PNT envolvendo todos os órgãos do SNT a fim de possibilitar o fluxo de informações permanentes, e facilitar os processos decisórios.

Conforme o CTB a composição do SNT encontra-se em seu artigo 7º, e englobam órgãos normativos, consultivos, executivos, de fiscalização e controle. Esses órgãos estão divididos em suas esferas de competência Federal, Estadual, Distrital e Municipal.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) é o coordenador do SNT e órgão máximo normativo e consultivo. Sua principal atribuição é regulamentar o CTB, por intermédio de suas resoluções, que vinculam a atuação de todos os demais órgãos de trânsito do país. A competência do referido órgão se encontra no art. 12 do CTB. Respeitado os limites de sua competência territorial, estas atribuições são desenvolvidas nos estados pelo Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) e no Distrito Federal pelo Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE). As competências destes órgãos estaduais e do Distrito Federal estão elencadas no art.14 do CTB.

A atividade executiva de trânsito é exercida em nível federal (União) pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), nos estados e Distrito Federal pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e nos municípios, pelo respectivo órgão executivo municipal. Em Goiânia esse órgão é a Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade (SMT). As competências desses órgãos são praticamente administrativas, sendo a da União prevista no art. 19, dos estados e DF no art. 22 e dos municípios no art. 24, todos do CTB.

A atividade executiva rodoviária é exercida em nível federal (União) pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), nos estados, Distrito Federal e municípios, pelos respectivos órgãos executivos rodoviários. Em Goiás esse órgão é a Agência Goiana de Transporte e Obras (AGETOP), no Distrito Federal esse órgão é o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF). As competências desses órgãos estão dispostas no artigo 21 do CTB.

As atividades de fiscalização nas Rodovias Federais são exercidas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), suas atribuições destinam-se ao patrulhamento ostensivo nestas rodovias conforme dispõe o §2º do art. 144 da Constituição Federal. Nos estados e Distrito Federal essas atividades são exercidas pelas Polícias Militares.

A atividade de fiscalização nos municípios é exercida pela PM e agentes de trânsito, sendo que a competência das polícias militares na fiscalização do trânsito urbano e rodoviário será efetivada por meio de convênio no respectivo órgão executivo de trânsito, conforme estabelece o art. 23 do CTB.

Em nível recursal, conforme dispõe o art. 17 do CTB, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), são órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos contra penalidades impostas por órgãos a elas ligados. Elas recebem apoio administrativo e

financeiro do órgão ou entidade junto ao qual estão vinculadas, porém possuem independência plena para o desempenho de suas funções.

2.4 COMPETÊNCIAS ESTADUAIS

O CTB determina aos estados a obrigação de criarem em sua estrutura administrativa, órgãos e entidades executivo rodoviário de trânsito.

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações. (Brasil, 1997)

As competências estaduais dos órgãos e entidades executivos rodoviários de trânsito estão elencados no artigo 21 do CTB, cabendo a eles 13 atribuições no âmbito de sua circunscrição.

2.5 CONSTITUIÇÃO E LEGISLAÇÃO ESTADUAL DE CRIAÇÃO DO BATALHÃO RODOVIÁRIO DE GOIÁS

Todo estado brasileiro é regido pela constituição que adotarem, respeitando os limites atribuídos na CF. Sendo assim foi promulgado em 05 de outubro de 1989 a Constituição Estadual do Estado de Goiás (CE). A referida CE traz em seu artigo 124, parágrafo único à obrigação do estado em criar em sua estrutura Policial Militar uma unidade de Polícia Rodoviária (GOIÁS, 1989).

Em 18 de junho de 1976 foi promulgada a Lei 8.125 que traz a organização básica da Polícia Militar do Estado de Goiás, trazendo em seu artigo 33. Alínea “c” a organização do Batalhão de Polícia Rodoviário (BP Rv).

O Batalhão de Polícia Militar Rodoviário está vinculado ao Comando Especializado de Polícia Militar (CEPM), com sede na Capital do Estado (Goiânia), conforme o Decreto nº 5.351, de 03 de janeiro de 2001, instituído pelo Processo nº 19140614, que dispõe sobre a criação e instalação provisória dos Comandos Regionais de Polícia Militar e o Comando Especializado de Polícia Militar. [...] o policiamento rodoviário é representado pelo Comando de Policiamento Rodoviário, composto por 05 Batalhões e 02 Companhias Independentes, sendo eles responsável por 217 Rodovias Estaduais que se estendem por quase 20.738 km com 34 postos ao longo das mesmas. (PMGO, 2017, p. 51-60)

2.6 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo Santos (2007, p. 14) o acidente de trânsito é todo evento involuntário que envolva pelo menos um veículo. Para Aragão (1999, p. 17) o acidente de trânsito pode ser

conceituado como um incidente involuntário do qual participam, pelo menos, um veículo em movimento; pedestres e obstáculos fixos, isolados ou conjuntamente, ocorrido numa via terrestre, resultando danos ao patrimônio, lesões físicas ou morte.

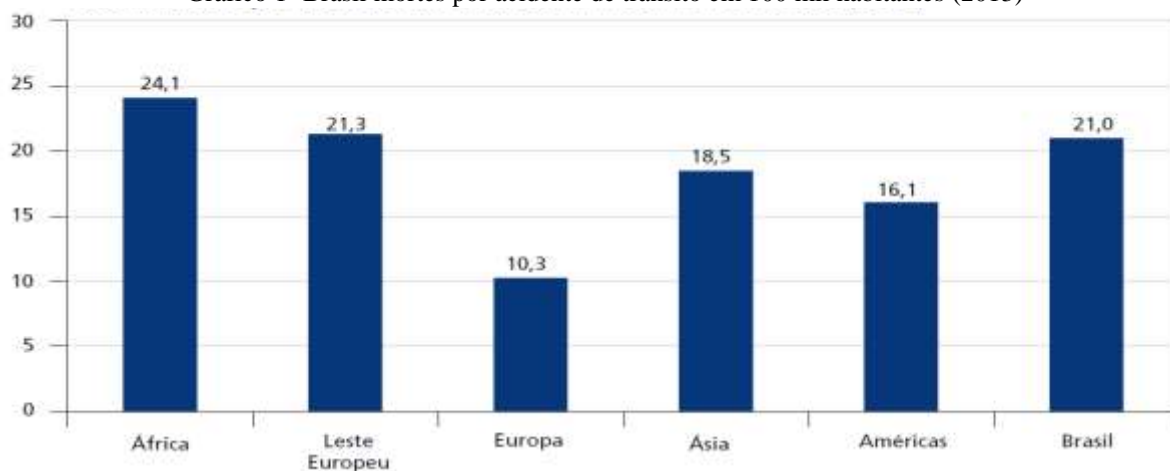
Consoante ao descrito pelos autores podemos definir acidente de trânsito como sendo um evento involuntário, ou seja, não existe vontade de praticar a ação, que envolva pelo menos um veículo em movimento, podendo trazer danos patrimoniais e/ou lesões físicas e até levar uma pessoa à morte.

Segundo Vasconcellos (2005, p. 81) nas grandes metrópoles e nos países em desenvolvimento os acidentes de trânsito têm aumentado significativamente desde os anos 70, quando vários países se tornaram dependentes do transporte motorizado em geral e em particular os automóveis e motocicletas.

Maciel (2017, p. 01) afirma que de acordo com dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes por transportes terrestres em nível mundial representam um custo de US\$ 518 bilhões, por ano (até 5% do PIB). Os acidentes de trânsito no território nacional representam a segunda causa de morte, entre as causas externas, com maior ocorrência entre jovens e adultos de 15 a 39 anos.

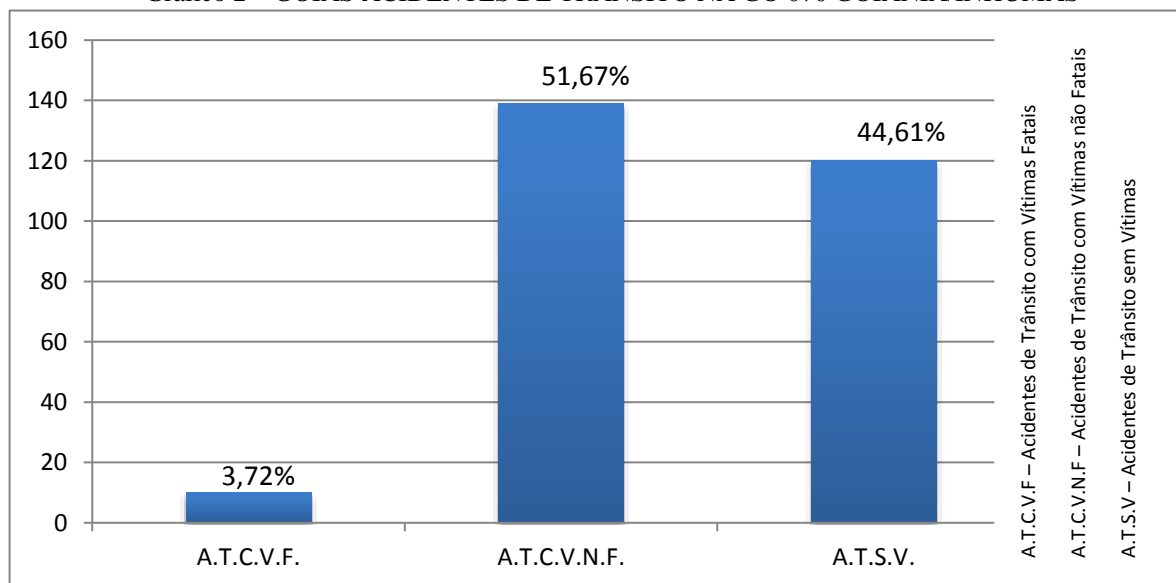
Segundos dados do IPEA (2015, p. 07) os acidentes de transporte terrestre no Brasil matam aproximadamente 43 mil pessoas por ano, representando uma das principais causas de mortes no país. Nas rodovias federais esses acidentes são responsáveis por 20% dessas mortes (8.227 mortes em 2014) com aproximadamente 26 mil feridos graves por ano, atingindo impactos arrasadores sobre o orçamento público e a renda das famílias. Só em 2013 segundo Carvalho (2016, p. 11) houve 21 mortes por cada 100 mil habitantes no Brasil. Quando comparado a outras regiões do planeta se torna uma média bastante alta. Essa média nos países desenvolvidos se encontra bem abaixo da nossa realidade, cerca de 12 mortes para cada 100 mil habitantes, sendo que na Europa esse valor é ainda menor, 10 mortes por cada 100 mil habitantes. Se compararmos os dados podemos observar que o Brasil apresenta uma taxa duas vezes maior que a Europa, se aproximando bastante com as taxas africanas.

Gráfico 1- Brasil mortes por acidente de trânsito em 100 mil habitantes (2013)



Analisando os índices dos acidentes de trânsito em todo o território nacional observamos que milhares de pessoas, crianças e idosos perdem a vida nas rodovias estaduais e federais brasileiras.

Gráfico 2 – GOIÁS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA GO 070 GOIÂNIA/INHUMAS



Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070
Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>

Segundo dados do BPRv, em 2017, no trecho entre Goiânia/Inhumas, foram registrados 291 acidentes de trânsito, sendo que desses, 12 foram com vítimas fatais, 239 com vítimas não fatais e 49 sem vítimas. Os veículos envolvidos nesses acidentes eram automóveis, caminhonetas, caminhonetes, ônibus, caminhão, máquinas agrícolas e motocicletas.

Como podemos observar no gráfico 2 o número de acidentes que liga Goiânia/Inhumas é considerável, levando em conta que são apenas 48 km de extensão. Desse total de acidentes 51,67% resultaram em vítimas não fatais, 44,61% sem vítimas e 3,72% com vítimas fatais.

3 METODOLOGIA

Este capítulo tem por objetivo apresentar a metodologia desenvolvida para investigar as principais causas dos acidentes de trânsito no período de janeiro a dezembro de 2017 na Rodovia Estadual que liga Goiânia/Inhumas GO 070. A rodovia abordada neste artigo foi objeto de estudo por apresentar um alto índice de acidente de trânsito em um período de 12 meses, em comparação com outras rodovias estaduais no mesmo período. Isso nos leva a crer que além de uma fiscalização mais eficaz, realizada pela polícia rodoviária estadual, é necessário a implementação de políticas públicas para que haja conscientização motoristas e consequentemente uma redução no número desses acidentes.

O método utilizado para produção dessas informações se baseou na pesquisa quali-quantitativa. Segundo Richardson (2015, p. 70) “o método quantitativo caracteriza-se pelo emprego da qualificação tanto nas modalidades de coleta de informação, quanto no tratamento delas por meio de técnicas estatísticas”. Já o método qualitativo segundo Richardson (2015, p. 79) “é caracterizado por não empregar um instrumento estatístico como base do processo de análise de um problema”.

Considerando os métodos apresentados o viés dessa pesquisa quali-quantitativa se destina analisar dados e informações técnicas de acidentes de trânsito obtidos no CPRv, através do sistema RAI e interpretar as informações contidas nesse sistema. A metodologia proposta é baseada na análise das ocorrências registradas no RAI pelo CPRv, pois o objetivo principal desta pesquisa somente pode ser alcançado através da identificação dos fatores e motivos que levarão a causa desses acidentes.

Os procedimentos adotados são minuciosamente descritos quanto aos critérios de rigor e confiabilidade externa e interna do material recolhido.

A confiabilidade externa refere-se à possibilidade de outros pesquisadores, utilizando instrumentos semelhantes, observarem fatos idênticos e a confiabilidade interna refere-se à possibilidade de outros pesquisadores fazerem a mesmas relações entre os conceitos e os dados coletados com iguais instrumentos. (RICHARDSON, 2015, p. 87).

Os métodos propostos para alcançar os objetivos da pesquisa podem ser analisados através das seguintes etapas: levantamento de informações dos acidentes de trânsito, análise dos documentos obtidos no CPRv registrados no RAI, validação das informações contidas nos documentos, consolidação e análise dos resultados.

A seguir encontra-se detalhado as etapas da metodologia propostas para identificar os principais motivos que levaram o alto índice de acidentes de trânsito na rodovia que liga Goiânia/Inhumas no ano de 2017.

3.1 LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Esta etapa consiste na coleta de informações referente aos acidentes de trânsito rodoviário, na GO 070 que liga Goiânia/Inhumas, as informações coletadas nesta etapa se deram por meio de correio eletrônico (via e-mail). As informações foram coletadas através do CPRv, nas ocorrências registradas no ano de 2017 no período de janeiro a dezembro no RAI. Os acidentes foram lançados manualmente pelo CPRv na planilha de documentos *software Excel* e disponibilizada para análise por meio do google drive, disponível no endereço eletrônico: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>

3.2 ANÁLISE DOS DOCUMENTOS OBTIDOS NO CPRV REGISTRADOS NO RAI

Nesta etapa foram analisadas as planilhas desenvolvidas pelo CPRv através da transferência de informações do RAI para o *software Excel*. As informações contidas na planilha foram estruturadas em diversas colunas contendo o número do acidente, a data, o mês, a semana, o nº da ocorrência, hora em que ocorreram, natureza, os tipos de acidentes, o trecho que ocorreram, a rodovia, o município e o tipo de veículo envolvido. A análise realizada levará em conta todas as informações contidas na planilha, tendo em vista que os documentos disponibilizados abrangem os objetivos da pesquisa e permite uma avaliação sobre o índice dos acidentes de trânsito ocorridos nessa rodovia.

3.3 VALIDAÇÃO DAS INFORMAÇÕES CONTIDAS NOS DOCUMENTOS

As informações contidas nessa pesquisa foram obtidas através de um sistema integrado de dados dos órgãos de segurança pública e disponibilizadas pelo CPRv, levando em conta que os órgãos públicos possuem veracidade nas informações disponibilizadas, a pesquisa se conteve em analisar as informações disponíveis nesses documentos.

3.4 CONSOLIDAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Após a conclusão da análise dos acidentes de trânsito rodoviários, disponibilizados através de planilhas eletrônicas *Excel* pelo CPRv, as informações devem ser organizadas e apresentadas por meio de gráficos e figuras de forma a facilitar a análise das informações coletadas. A técnica utilizada para análise dos resultados será feita de forma individual, analisando cada acidente até chegar à conclusão final.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Este capítulo tem por finalidade apresentar os resultados obtidos da pesquisa metodológica referente aos acidentes de trânsito na rodovia estadual GO 070 que liga Goiânia/Inhumas. Nesta etapa foram analisados os acidentes refere-se aos registrados lançados no RAI pelo CPRv da capital entre janeiro a dezembro de 2017 em um trecho de 48 km de extensão entre as duas cidades.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA GO 070

Com base na análise da tabela 1 observamos que os acidentes rodoviários registrados no ano de 2017 pelo CPRv no período de janeiro a dezembro envolveram um total de 516 veículos, sendo 19 veículos envolvidos com vítimas fatais, 242 veículos envolvidos com pessoas feridas e 255 veículos envolvidos sem deixar vítimas.

Tabela 1 -Quantidade de acidentes, veículos envolvidos e vítimas na GO 070 (2017)

Categoria	Acidentes	Veículos envolvidos	%
Com vítimas fatais	12	19	3,72
Com vítimas feridas	230	242	51,67
Sem vítimas	49	255	44,61
Total	291	516	100%

Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070

Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>

Elaboração do autor.

Considerando a mortalidade por tipo de acidentes (tabela 2), verifica-se que a colisão traseira foi responsável por 41,7% das mortes, 26,4% dos feridos e 33% dos acidentes, seguida da saída de pista e o abalroamento transversal, o primeiro responsável por 14,5% dos feridos e

10,7% dos acidentes, a segunda por 11,4% dos feridos e 10% dos acidentes e ambas responsáveis por 34,4% das mortes. Esses acidentes responderam por 53,7% do total, observa-se também que esses acidentes foram os mais frequentes e os mais letais.

Tabela 2 - Modalidades dos acidentes rodoviários da GO 070 (2017)

Tipo de acidente	Acidente		Feridos		Sem vítimas		Mortos	
	FI	Fri (%)	FI	Fri (%)	FI	Fri (%)	FI	Fri (%)
Colisão Traseira	96	33,0%	58	26,4%	54	42,9%	05	41,7%
Abalroamento Lateral	68	23,4%	44	20,0%	35	27,8%	00	0,0%
Saída de Pista	31	10,7%	32	14,5%	11	8,7%	02	16,7%
Abalroamento Transversal	29	10,0%	25	11,4%	11	8,7%	02	16,7%
Queda	22	7,6%	29	13,2%	00	0,0%	01	8,3%
Atropelamento	15	5,2%	08	3,6%	00	0,0%	01	8,3%
Choque	10	3,4%	05	2,3%	06	4,8%	01	8,3%
Atropelamento de animais	08	2,7%	07	3,2%	01	0,8%	00	0,0%
Capotamento	05	1,7%	06	2,7%	03	2,4%	00	0,0%
Colisão Frontal	04	1,4%	06	2,7%	02	1,6%	00	0,0%
Tombamento	02	10%	00	0,0%	02	1,6%	00	0,0%
Total	291	100%	220	100%	126	100%	12	100%

Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070

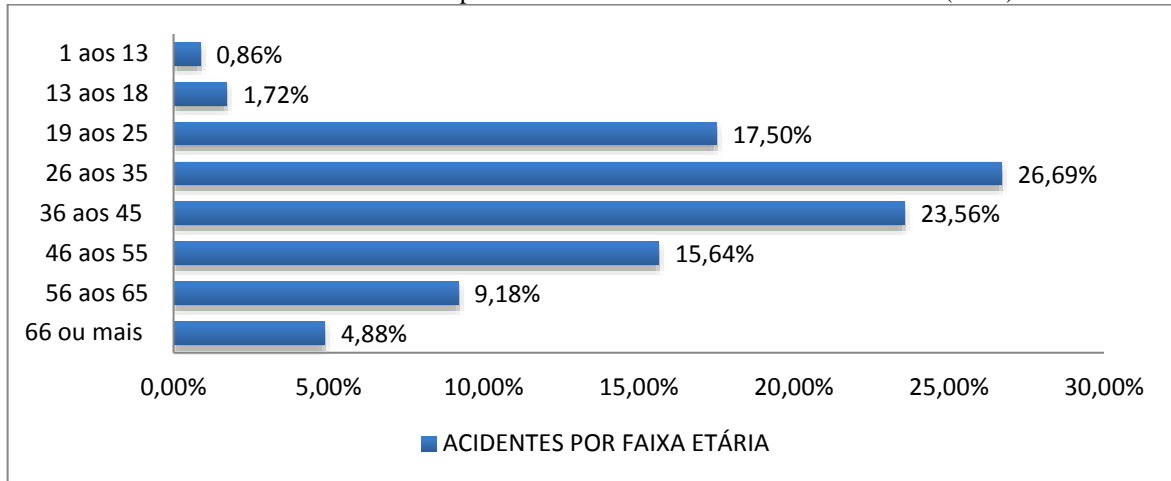
Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>

Elaboração do autor.

Obs.: Fi é a frequência simples absoluta – quantidade de casos – e Fri (%) é a frequência simples relativa – percentual de ocorrências.

Dos acidentes registrados no ano de 2017, 78,56% das pessoas envolvidas eram homens, 20,13% eram mulheres e apenas 1,31% eram crianças, conforme o gráfico 3. Desmistificando esses números pela faixa etária, destaca-se que 26,69% das pessoas envolvidas estavam com idade entre 26 a 35 anos, 23,56% tinham idade entre 36 a 45 anos e 17,50% dos envolvidos nesses acidentes eram jovens entre 19 a 25 anos, conforme exemplifica o gráfico 3.

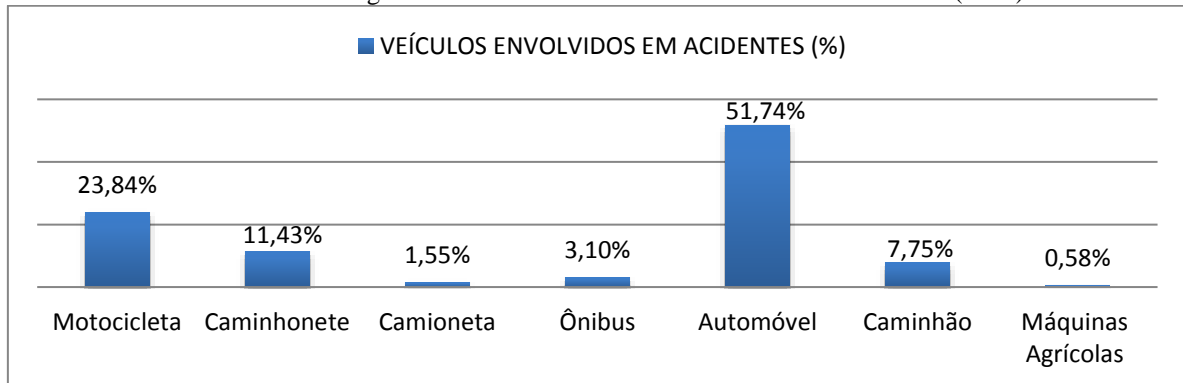
Gráfico 3- Faixa etária das pessoas envolvidas nos acidentes da GO 070 (2017)



Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070
 Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>
 Elaboração do autor.

No ano de 2017 um total de 516 veículos se envolveram em acidentes de trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas (GO-70). Os automóveis representaram 51,74% desses acidentes, seguido da motocicleta e caminhonete com 23,84% e 11,43% respectivamente dos acidentes registros, conforme o gráfico 4.

Gráfico 4- Categoria de veículos envolvidos nos acidentes da GO 070 (2017)

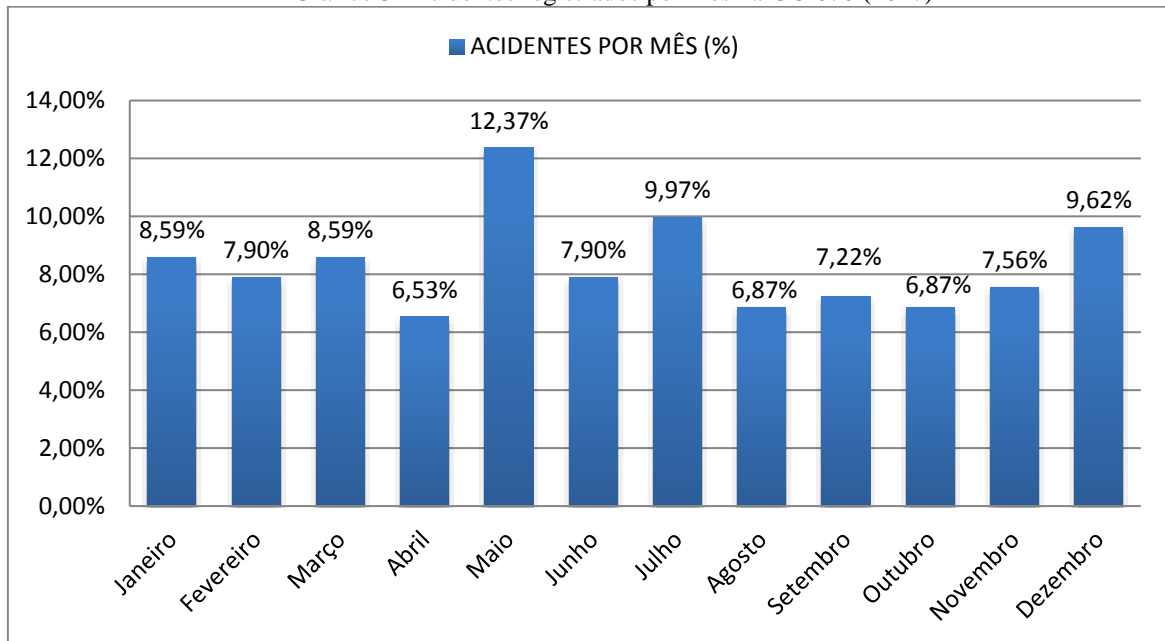


Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070
 Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>
 Elaboração do autor.

Em relação aos acidentes rodoviários registrados em cada período de 2017, conforme o gráfico 5, verifica-se que o mês de maio foi o que mais se destacou, foi responsável por 12,37% dos acidentes, seguida dos meses de julho e dezembro, responsáveis por 9,97% e 9,62% respectivamente dos acidentes registrados. O alto índice dos acidentes registrados nesses meses se deve ao fato de que o mês de maio é marcado por vários feriados e datas comemorativas (no dia primeiro de maio se comemora o dia do trabalhador, no dia 31 o dia de Corpus Christi e no

segundo domingo do mês se comemora o dia das mães), já os meses de julho e dezembro são períodos do ano em que a maioria das famílias escolhe para viajar, concomitante ao fato de que o mês de dezembro é repleto de datas comemorativas (natal e réveillon) e ainda por ser o período em que as crianças, os jovens e adolescentes estão de férias das escolas e universidades.

Gráfico 5- Acidentes registrados por mês na GO 070 (2017)



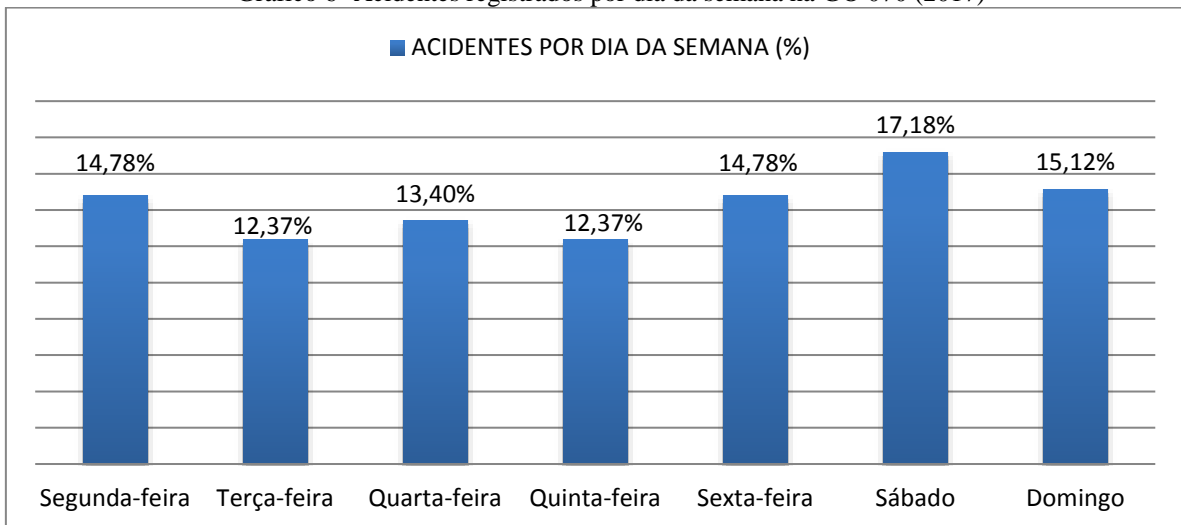
Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070

Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>

Elaboração do autor

Em relação aos acidentes registrados por dias da semana (gráfico 6), verifica-se que o sábado e domingo lideram o ranking dos dias da semana em que mais acontecem acidentes, o sábado apresenta 17,18% dos acidentes registrados, o domingo é responsável por 15,12%, em seguida vem à segunda-feira e a sexta-feira, registrando cada uma delas 14,78% dos acidentes. Observando os índices encontrados, verificamos que a sexta-feira, o sábado e o domingo são dias da semana em que muitas pessoas viajam, já a segunda-feira é o dia em que muitas pessoas voltam ao trabalho e por isso é alto o índice de acidentes nesses dias da semana.

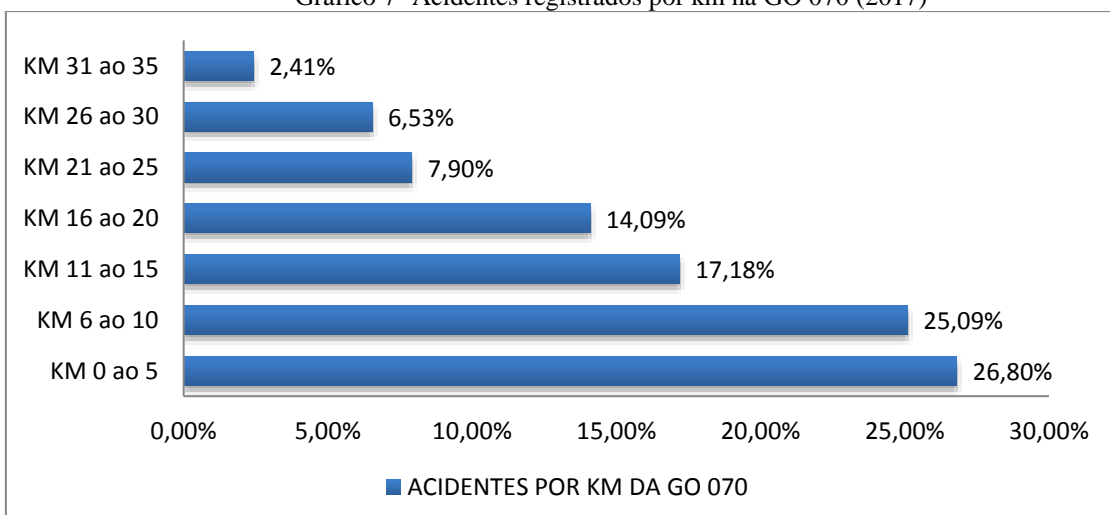
Gráfico 6- Acidentes registrados por dia da semana na GO 070 (2017)



Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070
Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>
Elaboração do autor.

Com relação aos locais onde ocorreram os acidentes, observa-se que o maior índice se efetiva ainda dentro da cidade de Goiânia, entre o km 0 ao km 5, neste trecho foram constatados um total de 78 acidentes, representando 26,80% do total. Já na saída da cidade entre o km 06 ao km 10 foram registrados 25,09% dos casos, representando um total de 73 acidentes. Analisando o gráfico 7, observamos que cada vez que distanciamos da cidade no sentido Inhumas o índice desses acidentes diminui significativamente, esse fator provavelmente tem relação com engarrafamento que ocorrem entre as grandes metrópoles e cidades em desenvolvimento, pois, segundo Vasconcellos (2005, p. 82) com o aumento populacional e com a extensão das cidades o número de veículos em circulação se torna cada dia maior, favorecendo assim para que ocorra novos acidentes.

Gráfico 7- Acidentes registrados por km na GO 070 (2017)



Fonte: (COMANDO R. C. 2017) Acidentes de Trânsito no trecho que liga Goiânia/Inhumas GO-070
Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>
Elaboração do autor.

As causas dos acidentes de trânsitos estão relacionadas a vários fatores, há raras exceções que envolve uma causa única, sendo na realidade uma decorrência de duas ou três causas concomitantes. Existem alguns fatores que podem ser considerados os mais importantes:

- ambiente inadequado de circulação: o aumento de veículos, ciclistas e pedestres nas vias.
- o uso do álcool ou de outras drogas: as causas de acidentes de trânsito relacionadas com bebidas alcoólicas e outras drogas estão cada dia mais constantes, no ano de 2014 os acidentes ligados ao alcoolismo registrados nas rodovias federais pela PRF representaram 6,5% das mortes e 4,4% dos acidentes. No ano de 2017 o Comando Rodoviário autuou 528 condutores nas rodovias goianas por conduzirem sobre a influência de álcool ou se recusarem a se submeter ao teste do etilômetro.
- excesso de velocidade: grande parte dos acidentes graves de trânsito é causada pela velocidade excessiva dos veículos envolvidos. Isso aumenta a importância de uma fiscalização mais rigorosa nas estradas e rodovias e cidades em todo país.
- as condições da pista e da sinalização: um grande número de acidentes estão relacionados com irregularidades, buracos e depressões na pista e na sinalização, muitas vezes esses problemas estão ausentes e em outras deficientes.
- o estado de manutenção dos veículos: veículos em precário estado de manutenção, principalmente no que tange as condições dos freios, suspensão e pneus são as causas de inúmeros acidentes.

4.1 A IMPORTÂNCIA DO RESPEITO À LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO PARA EVITAR NOVOS ACIDENTES

Em 2017 aconteceu a 4ª edição da Semana Nacional de Trânsito com o tema “A minha escolha faz a diferença no trânsito”, o tema foi lançado pelo CONTRAN por meio da Resolução 654/2017, com objetivo de trazer uma mensagem sobre a importância e a valorização da responsabilidade de cada indivíduo para um trânsito mais seguro. A intensão do lançamento desta campanha é fazer com que os condutores e pedestres façam desta um norte a ser seguido, um guia, onde cada um é livre para fazer a escolha que achar conveniente no trânsito, onde esta irá refletir de maneira positiva ou negativa conforme a escolha realizada.

Boa parte dos de acidentes de trânsito ocorrem por imprudência, negligências e imperícia dos condutores em relação às normas e regras de circulação. Várias causas desses acidentes podem ser evitadas observando regras mínimas de segurança e respeito à legislação brasileira de trânsito. Os principais motivos associados às causas desses acidentes na direção de veículos automotores e motocicletas estão associados ao excesso de velocidade, falta de atenção no trânsito (uso de celular na direção), desrespeito as sinalizações, falta de manutenção dos veículos entre outros.

O trânsito seguro não se faz apenas com a ação de uma só pessoa, mas sim da ação de

todos, onde cada indivíduo deve ter a consciência de que um trânsito seguro depende do grau de responsabilidade de cada um, principalmente no trânsito. Vale ressaltar que acidentes não ocorrem por acaso e sim porque alguém fez a escolha errada. Portanto cada condutor deve fazer a sua parte a fim de contribuir para um trânsito menos violento.

4.2 POLÍTICAS PÚBLICAS DE CONSCIENTIZAÇÃO E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NO ESTADO DE GOIÁS

Em 2017 foram realizados pelo estado de Goiás aproximadamente 48 campanhas relacionadas à educação e segurança no trânsito, todas relacionadas ao tema lançado pelo CONTRAN “A minha escolha faz a diferença no trânsito”, entre elas podemos destacar:

- 1º Seminário de Trânsito e Cidadania do DETRAN/GO: realizado no dia 20 de setembro no auditório do DETRAN/GO, com os temas: “Cooperação no trânsito: atitudes simples que movem o mundo” e “Como a corrupção afeta o processo de formação do condutor”;
- Blitz educativa: realizada em parceria com Observatório da Saúde e Mobilidade Humanas no dia 21 de setembro de 2017, no Posto de Fiscalização Policial da GO-070, saída para Inhumas, com o tema: “Saúde e Segurança na Estrada”;
- Dia do trânsito nas escolas: realizada no dia 22 de setembro de 2017 nas escolas estaduais, municipais e particulares com entrega de bloquinho de notificação para agentes mirins.
- Pedal por um trânsito mais consciente: realizada no dia 23 de setembro de 2017 com largada às 19 horas na sede do DETRAN/GO em Goiânia;

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa possibilitou verificar com detalhes os principais acidentes ocorridos no ano de 2017 no trecho da rodovia estadual GO 070 que liga Goiânia/Inhumas. Apesar de se tratar de um percurso de apenas 48 km de extensão os resultados encontrados após as análises dos dados disponibilizados pelo CPRv foram surpreendentes, pois somente no ano de 2017 foram registrados no RAI um total de 291 acidentes envolvendo 516 veículos, entre os veículos envolvidos estavam automóveis, caminhonetas, caminhonetes, ônibus, caminhão, máquinas agrícolas e motocicletas. A maioria das vítimas envolvidas se encontravam na faixa etária de 19-25 e 36-45 anos de idade. As principais vítimas fatais encontradas na pesquisa estavam conduzindo automóveis ou motocicletas, as principais causas desses acidentes fatais estavam relacionadas à colisão traseira, a saída de pista e o abalroamento transversal, a primeira foi responsável por 33% dos acidentes 26,4% dos feridos e 41,7% das mortes, a segunda e terceira por 20,7% dos acidentes, 25,9% dos feridos e 34,4% das mortes. Observa-se que o número de acidentes por colisões traseiras encontrado na pesquisa foi superior as demais causas de

acidentes. Esse fator provavelmente está relacionado ao uso irregular do celular na condução do veículo automotor e não observância da distância de segurança do veículo que vai imediatamente à frente.

Quando buscamos melhorar o trânsito a fim de poupar vidas, vale mencionar que não existe uma solução mágica para o problema, como uma receita de bolo que possa ser simplesmente aplicada. A queda no índice de acidentes por transportes terrestres depende de uma série de fatores a serem implantados e aplicados para que haja uma diminuição no número de óbitos e feridos nas estradas e rodovias brasileiras. Uma política pública importante a ser incrementada é a educação no trânsito. Diversos fatores ligados aos acidentes de trânsito têm relação com a ingestão de álcool pelos motoristas, desatenção ou direção perigosa no trânsito, falta de uso de equipamentos de segurança entre outros. Neste contexto é imprescindível à implementação de campanhas educativas permanentes desde a pré-escola até o ensino médio, pois as crianças de hoje serão os motoristas de amanhã.

Outra importante política pública está relacionada ao sistema de gestão e fiscalização no trânsito. Uma estrutura, mas bem elaborada com equipamentos de ponta que possibilitem uma maior fiscalização em pontos críticos da rodovia, com certeza facilitará a atuação policial nessas áreas de risco e permitirá uma fiscalização mais efetiva. Do mesmo modo é importante à implementação de sinalização e a melhoria da pavimentação da pista, pois as correções pontuais em áreas danificadas da rodovia evitará que ocorram novos acidentes.

Por fim, outro ponto importante está relacionado à impunidade dos condutores que cometem ou concorrem para que aconteçam acidentes no trânsito. É extremamente importante o combate à impunidade desses condutores, pois só assim teremos um trânsito com pessoas mais responsáveis e conscientes de suas responsabilidades.

REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Ranvier Feitosa. **Acidentes de Trânsito: Aspectos técnicos e jurídicos**. 1ª. ed. Porto Alegre, RS - Brasil: Sagra Luzzatto, 1999. 331 p. v. 1.

BAVOSO, Natália Couto. **O sistema nacional de trânsito e os municípios de pequeno porte**. 2014. 87 p. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) - Escola de Engenharia da UFMG, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. 1. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/BUOS-9RVGE4>>. Acesso em: 09 jan. 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 168 de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 mar. 2005. Seção 1, p. 36-72.

CARVALHO, Carlos H. R. **Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil:**

Análise dos sistemas de informação do ministério da saúde. 2016. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_a2212.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2018.

CIDADES, Ministério d. **Código de Trânsito Brasileiro:** Legislação complementar em vigor. 1ª. ed. Brasília - DF: [s.n.], 2008. 241 p. v. 1.

COMANDO, P. R. **Acidentes de Trânsito nas Rodovias Estaduais de Goiás.** Disponível em: <<https://docs.google.com/spreadsheets/u/0/>>. Acesso em: 05 fev. de 2018.

SANTOS, Cirlandio M. S. **Não se envolva em acidentes de trânsito.** 1ª. ed. Brasília - DF: Asof, 2007. 87 p. v. 1.

GOIÁS. Constituição Estadual (1989). **Governo do Estado de Goiás:** Superintendência de Legislação. Gabinete Civil da Governadoria. Goiás: [s.n.], 1989. 148 p. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/constituicoes/constituicao_1988.htm>. Acesso em: 17 jan. 2018.

GOMES, Ordeli S. **Código de Trânsito Brasileiro comentado:** Legislação complementar em vigor. 10ª. ed. Curitiba: Juruá, 2015. 992 p. v. 1.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). P. **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras caracterização, tendências e custos para a sociedade.** Brasília 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf>. Acesso em 20 de Janeiro de 2017.

MACIEL, V. **Óbitos por acidentes de trânsito.** Ministério da Saúde. Dez. de 2017.

Disponível em: <<http://portalms.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/42245-obitos-por-acidentes-de-transito-caem-pelo-segundo-ano-consecutivo>>. Acesso em: 29 de jan. 2018.

PMGO, P. d. **Acervo digital**. Biblioteca Digital de Segurança Pública. Dez. de 2017
Disponível em: <<http://dspace.pm.go.gov.br:8080/pmgo/handle/123456789/402>>. Acesso em
20 de Janeiro de 2018.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social, Métodos e Técnicas**. 3ª Edição. São Paulo: Atlas,
2015.