

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO BRASILEIRO, FATORES MOTIVANTES E O REFLEXO NO ESTADO DE GOIÁS

VIOLENCE IN BRAZILIAN TRANSIT, MOTIVATING FACTORS AND THE REFLECTCION IN THE STATE OF GOIÁS

RAMOS, Rafael Vieira ¹
SANCHES, Clives Pereira ²

RESUMO

Está pesquisa avaliou os fatores que favorecem os acidentes no trânsito no Brasil e em Goiás. Elencou-se tais fatores de maneira a oferecer uma visualização apropriada do que trazem como riscos e de que maneira poderiam se atenuar os malefícios que estes causam a segurança dos condutores de veículos automotores. Para tanto, utilizou-se do método de revisão bibliográfica, por meio da busca de material científico de autores relacionados ao tema, e em órgãos públicos que são responsáveis pela gestão do trânsito no Brasil e em Goiás. O resultado balizou os indicadores, formatando uma concepção linear que estruturou um conceito coeso do tema abordado, devidamente relacionado com a real elucidação da realidade abordada. Por fim, objetivou-se que o leitor tenha consciência das características dos assuntos aqui abordados, o ajude a consolidar em sua conduta como motorista, a identificação desses fatores e a prevenção das condições negativas destes, para a segurança do trânsito.

Palavras-Chave: Vias. Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Acidentes.

ABSTRACT

The intention of the research of this text evaluated the factors that most favor the traffic accidents in Brazil and Goiás. These factors were listed in such a way as to offer an appropriate visualization of what they bring as risks and how they could reduce the damages that these safety of drivers of motor vehicles in Brazil and in the State of Goiás. For this purpose, the method of bibliographic review will be used as a procedure to be followed, searching in scientific material of authors related to the subject, and in public agencies that are responsible for traffic management in Brazil and Goiás. The result was the indicators, formatting a linear conception that structured a cohesive concept of the topic addressed, duly related to the real elucidation of the reality addressed. Finally, the aim was for the reader to be aware of the characteristics of the

¹ Aluno do curso de Formação de Praças do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, rafaellvr@pm.go.gov.br; 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.

subjects dealt with here, to help him to consolidate the identification of these factors and the prevention of negative conditions for traffic safety in his conduct as a driver.

Keywords: Roads. Traffic. Brazilian Traffic Code. Accidents.

1 INTRODUÇÃO

A função deste artigo é contribuir com material científico, para ajudar na pesquisa e aumentar a condição de diminuição da violência no trânsito brasileiro e suas consequências. Os acidentes de trânsito matam mais que guerras, portanto meios de conquistar condições mais seguras, são de suma importância. Haja vista o grau de nocividade ao ser humano. Portanto, a elucidação de estudos e a otimização dos meios de redução dos acidentes, se fazem cada vez mais necessários.

Se tratando da mensuração dos acidentes de trânsito, o panorama geral é alarmante. Em seu relatório global sobre o estado da segurança viária, a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2015) destaca que, morrem cerca de um milhão de pessoas no mundo em função dos acidentes de trânsito a cada ano. Ainda dentro dessa informação, é relatado que 50 milhões são expostos a algum tipo de lesão devido a esses acidentes neste mesmo período.

Portanto no âmbito global, a reflexão é extremamente salutar. E no que tange a situação brasileira, suas limitações de vias, educação no trânsito e distribuição de sua frota, uma reestruturação é um caminho a se discutir, ou os índices continuaram subindo.

2 REVISÃO DE LITERATURA

O trânsito de veículos automotores é a materialização da necessidade de locomoção do ser humano, de uma maneira mais veloz e eficiente. Sendo assim, para que o indivíduo possa desfrutar das tecnologias existentes, que tornam a mobilidade mais fácil e rápida, é necessário que se leve em conta que o uso dos veículos automotores proporciona riscos inerentes a utilização de tão poderosas máquinas de transporte.

Segundo Mello Jorge e Koizumi (2008, p. 53) os acidentes de transporte já ocorriam desde tempos remotos, principalmente os que envolviam animais e diligências. Com a invenção das máquinas a vapor e, posteriormente, do trem, do automóvel e de outros veículos a motor e seu conseqüente incremento, tal fenômeno passou a ser encarado como um problema de saúde pública.

O brasileiro por sua vez, não possui no geral, características salutaras a respeito de condutas educadas quando se fala em segurança no trânsito, conforme afirma DaMatta:

A imprudência, o descaso, e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária do mundo, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos. (DAMATTA, 2010, p. 49)

De acordo com o artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no parágrafo 1º “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 e descarga”. Nesse universo de vias e corpos em movimentos, no que se refere aos veículos automotores, uma das grandes preocupações da humanidade, é a redução da violência ocasionada pelos acidentes de trânsito. Preocupação essa, também do governo brasileiro.

Assim, a necessidade de melhorias na locomoção do homem é necessária e salutar, mas esses avanços, trazem conseqüências. Disputas surgem dessa evolução. Alguns autores, já traziam essa ideia em algumas afirmações, como é o caso de Vasconcelos:

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma alteração pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder”. (VASCONCELOS, 1988)

No estado de Goiás, também existe essa preocupação pela redução da violência no trânsito. O Governo do Estado de Goiás, por meio da coordenação da Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento de Goiás (SEGPLAN-GO), com o Programa Goiás Mais Competitivo e Inovador (GMCI), aponta em pesquisa realizada em 2017, que houve uma redução de 4,5 pontos na taxa de mortalidade no trânsito do estado (SEGPLAN-GO, 2017).

Mesmo assim, o Governo do Estado, sugere que se intensifiquem as atuações ostensivas nos trânsitos das cidades, como os programas balada responsável, Trânsito com Vida, desenvolva campanhas educativas nas escolas. Para Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO), em manifestação a imprensa, a utilização de equipamentos de tecnologia nas viaturas, auxiliaram expressivamente a fiscalização e coibição dos acidentes de trânsito no Estado de Goiás.

A maioria das instituições que estão envolvidas na redução da violência no trânsito do estado de Goiás, estão subordinadas a Secretaria de Segurança Pública (SSP-GO). Para tanto, a PMGO é responsável por meio do BPMTRAN e dos batalhões de áreas onde o BPMTRAN não atua, pelo atendimento tanto na região metropolitana, como no interior do estado, das ocorrências envolvendo essa natureza. Contando ainda na Capital e nos interiores que dispuserem, do atendimento das ocorrências de trânsito de suas instituições municipais para este fim.

2.1 FROTA

Em divulgação do boletim de julho de 2017, no período compreendido entre janeiro e setembro, a Seguradora Líder (DPVAT, 2017) aponta que nesse período pagou 33.720 mil indenizações, incluindo casos de morte, invalidez permanente e despesas médico-hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito no Brasil. A publicação deste boletim estatístico, mostra um aumento de 42% de indenizações em detrimento do mesmo período de 2016. Foram 3.620 indenizações pagas para herdeiros de vítimas fatais em apenas um mês.

Muitos são os vetores que verticalizam esses índices de maneira tão desarrazoada. Não obstante, pela observação das estatísticas atuais, o aumento da frota nacional, a falta de educação dos condutores de veículos automotores e a condição sinalização das vias e rodovias pelo país, são os mais notórios exemplos que alimentam essas estatísticas.

De acordo com o com estatísticas em seu portal da internet, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), aponta que frota de veículos brasileira em novembro de 2017, é de 96.790.495 unidades. Já no mesmo período do ano de 2012, a frota nacional contava com um quantitativo de 75.626.812 de unidades, ou seja, um crescimento de 12,7% aproximadamente. O volume de acidentes de trânsito, portanto, é diretamente ligado a densidade da frota nacional.

Neste contexto a frota nacional de veículos tem aumentado a cada ano. Dados do DENATRAN apontam um aumento de quase três milhões de veículos de 2016 para 2017. Pode-se concluir, portanto, que o simples aumento da densidade de veículos, por si só já é um indicador do aumento dos acidentes.

De acordo com o DENATRAN, em divulgação em seu site oficial, para o mês de fevereiro de 2018, o Estado de Goiás conta com uma frota de 1.791,746 automóveis, 110,651 caminhões, 29,244 caminhões tratores, 342,192 caminhonetes, 857,917 motos, 270,399 motonetas e 22.647 ônibus.

Esse aumento, está diretamente relacionado ao crescimento populacional, a necessidade de transporte de bens e serviços, assim como o transporte de pessoas como um todo. Tendo em vista a própria evolução do homem, é natural que aumentando a quantidade de pessoas, também se aumenta o número de veículos. No mundo todo é assim, a diferença do contexto mundial para o Brasil, são as peculiaridades que nosso país apresenta.

As cidades brasileiras, assim como suas estradas, não foram preparadas para esse aumento de frota, principalmente nos últimos 20 anos. Com a melhora da situação econômica da população no geral, foi inevitável que mais veículos entrassem em circulação. O efeito desse aumento, aliado a falta de estrutura que o país possui, trouxe um resultado extremamente negativo para a população.

Portanto, não é o aumento da frota somente que faz com que a situação dos acidentes se agrave, a adequação das cidades e vias é que não suporta tal crescimento. A sinalização precária também é outro fator que afeta bastante esses resultados negativos. Sendo assim, os órgãos responsáveis precisam trabalhar com o intuito de reduzir o impacto causado por esses fatores, só assim números menores serão alcançados.

2.2 EDUCAÇÃO

Uma educação adequada, iniciando-se na alfabetização dos brasileiros, seria uma importante condição para que a violência no trânsito fosse menor. Isso porque motoristas mais bem preparados certamente serão capazes de cometer menos imprudências. Nesse contexto, a própria legislação de trânsito brasileira traz essa condição em seu texto.

O CTB, lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, em seu artigo 76, diz:

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

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

O texto citado acima, afirma que a educação para o trânsito, deve ser promovida, mediante proposta do CONTRAN, pelo Ministério da Educação e do Desporto. Portanto em tese, a grade curricular nas escolas deve, ou deveria prever o conteúdo voltado para a educação no trânsito, trazendo assim a possibilidade do cidadão, já na sua infância, entender o como se portar de maneira educada no trânsito brasileiro. Segundo Simioni:

A educação no trânsito, fornecida pelas escolas, desde a Educação Infantil até o Ensino Médio é fundamental para a mudança constante de comportamento humano e formação de futuros cidadãos e motoristas contribuindo para um trânsito seguro” (SIMIONI, 2007, p. 3).

Em todas áreas de conhecimento, uma base bem estabelecida é fundamental e na área de conhecimento do trânsito não é diferente. Tendo em vista essa condição, a estrutura de conhecimento para a formação do condutor de veículos automotores deveria ser otimizada. Desrespeito a sinalização, uso de álcool e de outras substâncias que podem tirar o discernimento do condutor, é reflexo da falta de educação do brasileiro no trânsito. Assim, uma teoria mais fundamentada já nas primeiras fases das escolas brasileiras, é o ideal.

Algumas manifestações dessa natureza já são realizadas no Estado de Goiás, como mostra o Portal do Servidor:

A Universidade Estadual de Goiás (UEG), através do programa Educando e Valorizando a Vida (EVV), firmou convênio com a Secretaria da Educação (Seduc) para levar educação de trânsito para as escolas públicas estaduais da Região Metropolitana de Goiânia. Uma vez por semana, sempre às quartas-feiras, a equipe de educadores da UEG seleciona um colégio (matutino/vespertino) para ministrar palestras sobre temas relacionados com a idade e o dia a dia do aluno.

Os professores do EVV levam educação de trânsito aos estudantes com palestras, peças de teatro, seminários, oficinas, blitz, semanas educativas e concursos culturais. “Por meio das atividades lúdicas (brincadeiras, jogos, marionetes) a criança comunica-se consigo mesma e com o mundo, aceita a existência dos outros, estabelece relações sociais, constrói conhecimentos, desenvolvendo-se integralmente. Assim, poderá expressar as diferentes impressões vivenciadas em seu contexto familiar e social.

Só que a educação dos cidadãos, não pode se basear exclusivamente em conteúdo midiático e publicitário, como vemos ocorrer corriqueiramente pelo país. Essa estrutura de informação para os condutores, não é capaz de atingir de maneira mais aprofundada o saber e fazer dos condutores, pois alcança somente superficialmente a intenção educacional.

Para tanto um processo educacional realmente sólido precisa ser estabelecido no sistema educacional brasileiro, haja vista que a intenção meramente informativa, não tem o poder de transformação que um método educacional planejado e estruturado teria capacidade de fazer. Segundo Simioni:

Faz-se confusão entre educar e informar. Em grande parte, as campanhas institucionais, mais informam do que educam, pois são desenvolvidas com fins publicitários. Os sinais de trânsito e os pontos para cada infração cometida são fatores comuns nas campanhas institucionais e se entende que não é o desconhecimento da legislação que causa a maioria dos acidentes e sim o comportamento reinante do não respeitar a lei. Para cada propaganda de conscientização, existem dezenas incitando a velocidade. O primeiro passo para desenvolver ação eficiente de educação para o trânsito é fazer cumprir o código de trânsito brasileiro”. (SIMIONI, 2007, p. 06)

2.3 VIAS E SINALIZAÇÃO

A situação das vias e rodovias no âmbito nacional, são determinantes para a trafegabilidade eficaz, a fim de estabelecer também a redução da violência no trânsito. A Confederação Nacional de Transporte (CNT, 2017), lembra que a superação das barreiras impostas pelas deficiências de infraestrutura de transporte e logística pressupõe a recuperação e a ampliação da malha rodoviária do país, por onde transitam a maioria das pessoas e grande parte da produção nacional.

Muitas são as variáveis que podem influenciar nas condições de segurança de uma via. Em sua pesquisa de rodovias a CNT (2017), aponta que visando prover a segurança ao tráfego nas rodovias, a pavimentação deve ser resistente o suficiente, para suportar os efeitos climáticos, permitir o deslocamento suave, conservar os pneus ao máximo, ter uma boa estrutura, absorver adequadamente o fluxo de veículos, permitir o escoamento da água em sua superfície, ter resistência às

frenagens e possuir sistema de drenagem que tenha eficácia na vazão da água das chuvas.

Quanto a sinalização, seja ela vertical ou horizontal, ela tem a função de transmitir as informações necessárias aos condutores, acerca do que é necessário ser realizado, para um bom escoamento e sobretudo, as condições de segurança das vias. Portanto, a condição da sinalização, possui um papel vital se tratando de segurança. Segundo o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I, instituído pela Resolução nº 180 do CONTRAN de 26 de agosto de 2005, “para sua real eficácia, a sinalização deve atender aos princípios norteadores da legalidade, suficiência, padronização, clareza, precisão, visibilidade, legibilidade, manutenção e conservação”.

Ainda sobre sinalização, o CTB em seu artigo 88, frisa que “nenhuma via pavimentada poderá ser aberta ao trânsito enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação”. Entretanto, a realidade encontrada, não corresponde a essa determinação legal. Vias mal sinalizadas são facilmente encontradas, ainda mais se tratando de regiões de periferia e rodovias fora das regiões mais adensadas.

Essa condição negativa da real situação da sinalização nas vias e rodovias nacionais e goianas, são fatores que determinam o resultado na qualidade do trânsito no Brasil e em Goiás. O condutor sem orientação adequada quando está conduzindo seu veículo, não tem condição de conseguir uma margem de segurança plausível para ele e para terceiros.

É simples a necessidade de uma sinalização mais adequada, não se pode ter ordem sem ter a condição de uma leitura eficaz dos sinais e vias estruturadas para que se possa trafegar. Sem isso acidentes os são inevitáveis, não sendo possível controlar os resultados negativos que essa má estruturação certamente traz.

É necessário então que os órgãos nacionais, estaduais e municipais, se atentem a essa realidade, que certamente necessita ser corrigida. Políticas públicas nesse sentido devem ser encaradas com bastante seriedade, pois a simples correção e manutenção da sinalização, pode trazer resultados positivos e benefícios para sociedade, quando o assunto é a segurança no trânsito.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Este artigo científico buscou elencar as situações que mais dizem respeito aos acidentes de trânsito pelo Brasil. Para tanto, as informações coletadas, não estão resumidas em apenas uma localidade dentro do país, mais a ideia é visualizar o contexto nacional. Isso porque, a realidade do país como um todo, é bastante similar em todas as regiões. A particularidade mencionada se deu somente no estado de Goiás, haja vista o resultado que é necessário ser atingido pelo tema e o intuito da confecção desse trabalho.

Nenhum lapso temporal foi efetivamente considerado neste artigo. Isto se dá uma vez que tal condição, é logicamente relacionada ao tema, principalmente no que diz respeito à frota, que pelo avanço tecnológico e o crescimento populacional, obviamente tendem a mudar com o passar do tempo.

Os procedimentos metodológicos basearem-se em instrumentos de revisão bibliográficas, tendo como fontes, as pesquisas, estatísticas e estudos realizados pelos órgãos de trânsito brasileiros, pesquisas científicas relacionadas ao conteúdo em foco, e nas instituições que tem em seu trabalho, as funções diretamente vinculadas ao tema. Pesquisas em canais eletrônicos também foram utilizadas para busca de informações.

As estatísticas e informações que estão sendo analisadas, são os referentes a frota de veículos, sua ascendência e em consequência disso, o aumento dos acidentes de trânsito. Também o aspecto das vias e a sinalização tanto de rodovias como de vias urbanas, são elencados nesse artigo, para que um parâmetro seja estabelecido obtendo-se a relação de tais fatores ao foco do assunto em questão.

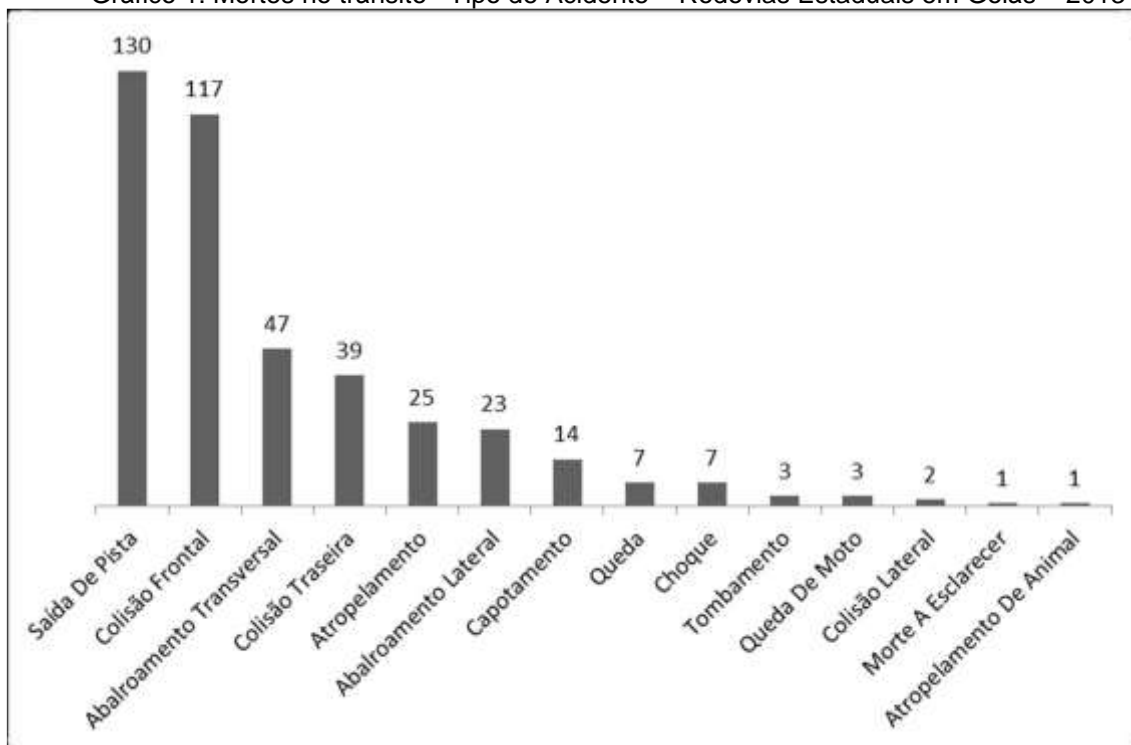
A educação dos condutores de veículos automotores, também está sendo analisada na elaboração deste documento científico. Trazendo as particularidades que são inerentes as necessidades de uma política de incentivo para todo indivíduo ter desde a infância, uma conduta salutar no que diz respeito ao trânsito brasileiro. Uma base de educação satisfatória, aliada as demais melhorias que são necessárias, trarão um declínio na situação dos acidentes no trânsito brasileiro.

Um processo educacional satisfatório para o trânsito, já deveria ser um dos pilares da educação básica do cidadão brasileiro. Este processo deveria estar relacionado as matérias mais comuns no processo educacional das escolas do país, pois assim como se aprende matemática e gramática, o brasileiro deveria aprender

os conceitos do que é trânsito e suas atribuições na mais tenra idade. O reflexo disso poderia ser observado nas vias e rodovias do Brasil e em Goiás, principalmente na redução da violência no trânsito.

Por fim, a intenção é fortalecer a busca pela melhoria dos pontos estudados neste artigo, expondo os avanços que são importantes para que em um futuro próximo, tenhamos indicadores que trarão números concretos da redução da violência no trânsito brasileiro. Estudos relacionados ao tema aqui abordado são escassos. A abordagem desse tema por mais pessoas, seria extremamente favorável para as melhorias que são necessárias para um trânsito melhor.

Gráfico 1: Mortes no trânsito –Tipo de Acidente – Rodovias Estaduais em Goiás – 2013



Fonte: Comando do Policiamento Rodoviário (CPR) - PMGO (2013)

Essas constatações confirmam a tese de que a educação do condutor, a condição das vias e sinalização de rodovias e vias, além do crescente da frota, são fatores determinantes de crescimento na realidade do trânsito goiano e brasileiro, no que diz respeito aos acidentes e a violência em um conceito geral.

Uma adequação é necessária, para redução dos fatores que causam esses resultados negativos, isso principalmente na parte da educação e nas condições da sinalização das vias e rodovias. Esses são dentre os três os que mais “engrossam” esses números negativos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através das pesquisas feitas nas fontes supracitadas, constata-se que os três elementos estudados nesse artigo, são fundamentais no que diz respeito, ao trânsito brasileiro, goiano e suas condições de segurança.

É possível perceber, que uma educação favorável, é capaz de reverter os números negativos dos acidentes nas vias e rodovias nacionais e goianas. Também, a qualidade de sinalização e manutenção das da malha viária brasileira certamente, é uma condição primordial para prevenção de acidentes. Por último, a frota nacional em seu crescente, sem uma preparação para comportar seu volume, não é salutar para a redução dos acidentes.

Como resultado, observa-se que ignorar tais fatores, contribuirá não só para a permanência da condição atual, como também, reforça a condição de um futuro, sem a redução dos acidentes. Isso porque é imprescindível começar efetivamente as adequações necessárias, para que ao longo do tempo, tenhamos uma “tradição” racionalizada e sustentável no trânsito brasileiro.

No estado de Goiás, encontramos variados assuntos relacionados ao tema em questão, estudos que apontam as condições de segurança no trânsito de uma maneira mais elucidativa. Para entender, alguns gráficos mostram a situação de violência no estado em determinados períodos. Essas informações são de grande importância para a compreensão do cenário atual.

O tipo de acidente que mais ocorre no estado de Goiás, diferentemente do restante do país, que têm em sua maioria de acidentes fatais, as colisões frontais no ano de 2013, são as saídas de pistas em primeiro lugar (31,03% do total). Em seguida as colisões frontais (27,92%), abalroamentos transversais (11,22%), colisões traseiras (9,31%), além dos atropelamentos (5,97%). Esses tipos de acidentes de trânsito, são responsáveis por mais de 85% das mortes em rodovias goianas em 2013, de acordo com as informações do Comando de Policiamento Rodoviário da PMGO.

Portanto, é possível relacionar os indicadores supracitados aos parâmetros estabelecidos nesse trabalho. Todos os tipos de acidentes do exemplo, podem ter suas origens através da má sinalização e da educação precária dos condutores. Certamente que se, sanadas tais particularidades, a redução de acidentes será naturalmente o resultado alcançado.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Secretaria de estado Gestão e Planejamento (SEGPLAN)**. Disponível em: <<http://transparencia.segplan.gov.gov.br/analytics/saw.dll?PortalPages>>. Acessado em: 02/05/2018.

_____. **Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)**. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/estatistica/610-frota-2017>>. Acessado em: 11/05/2018.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acessado em: 14/05/2018.

_____. **Seguradora Líder (DPVAT)**. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio-Anual-Seguradora%20Lider_2017.pdf>. Acessado em 10/05/2018.

DA MATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco Digital, 2010.

JORGE, M.; PRADO, M. H. e SUMIE, M. K. **Acidentes de Trânsito no Brasil: Um atlas de sua distribuição**. São Paulo: ABRAMET, 2008.

OMS. Organização Mundial de Saúde. **Relatório global sobre o estado da segurança viária - 2015**. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf>. Acessado em 02/05/2018.

SIMIONI, V. **Educação e trânsito: Uma mistura que dá certo**. Toledo, PR, 2004.

VASCONCELOS, E. A. **O que é trânsito?** São Paulo: Brasiliense, 3ª edição, 1985.