

Estado de Goiás

Polícia Militar

Academia de Polícia Militar

Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais

Policiamento e fiscalização dos veículos
em Movimento: uma questão de prioridade

Emiliano Marques de Freitas

Goiânia - 1994

BAPM

Emiliano Marques de Freitas - Cap-PM

POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO DOS VEÍCULOS EM MOVIMENTO: UMA
QUESTÃO DE PRIORIDADE

Trabalho Técnico-Profissional
apresentado como exigência parcial
para a conclusão do Curso de
Aperfeiçoamento de Oficiais (CAO),
sob a orientação do Cel PM Francisco
Orleilson Guimarães.

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS

GOIÂNIA, AGOSTO DE 1994

BAPM

DEDICATÓRIA

À

Darcyla, a meus pais, a meus filhos,
a meus irmãos e a todos aqueles que
contribuíram para que eu realizasse
este curso.

AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos ao Sr. Cel. PM Francisco Orleilson Guimarães, pelo trabalho de complementação da pesquisa bibliográfica.

P E N S A M E N T O

"A verdade é que as idéias e as imagens que enchem o espírito do homem são as protestades invisíveis que constantemente os governam e às quais todos os homens se submetem de bom grado. Por isso, é da máxima importância que tenhamos grande cuidado com a inteligência, a fim de a guiarmos com segurança na investigação do conhecimento e nos juízos que formar"

(Locke)

"Tudo depende do plano"

(Goethe)

S U M Á R I O

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

INTRODUÇÃO	07
I - A POLÍCIA DE TRÂNSITO E SUA IMPORTÂNCIA	10
1. Conceituação de Polícia de Trânsito	10
2. A Ação Preventiva, Repressiva e Educativa	10
3. Policiamento e Fiscalização do Trânsito: Competência	11
4. O Conjunto dos "3 E" e sua Importância na Segurança do Trânsito	13
II - INFRAÇÃO DE TRÂNSITO	16
1. Conceito e seu Devido Enquadramento Legal	16
2. Credibilidade e Imputação	19
3. Infrações de Maior Importância	20
4. Notificações mais Freqüentes em Manaus	28
5. Comparação entre as Notificações Aplicadas em Veícu- los em Movimento e em Posição Estática	30
III - ACIDENTES DE TRÂNSITO	33
1. Definição	33
2. Fatores de Interação dos Acidentes de Trânsito	34
3. O Custo dos Acidentes de Trânsito	35
4. Caracterização	37
5. Tipos de Acidentes mais Freqüentes em Manaus	38
6. Locais de Maior Incidência em Manaus	39

7. Dias de Maior Incidência em Manaus	40
8. Horário de Maior Incidência em Manaus	40
IV - O ESTUDO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO A NÍVEL NACIONAL	42
V - VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	48
1. Vitimação	48
2. Vítimas de Acidentes de Trânsito Segundo o Dia da Semana (Manaus) - 1992/1993	49
3. Vítimas de Acidentes de Trânsito Segundo a Faixa Etá- ria (Manaus) - 1992/1993	51
4. Local de Ocorrência de Vítima Fatal em Conseqüência de Acidentes de Trânsito em Manaus - 1992/1993	53
5. Vítimas Fatais em Acidente de Trânsito, Segundo a Fai- xa Etária, em Manaus - 1992/1993	55
VI - FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA	57
VII - SUGESTÕES	59
CONCLUSÃO	62
BIBLIOGRAFIA	66

I N T R O D U Ç Ã O

A sociedade brasileira, nas últimas décadas, esteve sujeita a um processo de desenvolvimento acelerado que levando em consideração ao grande crescimento dos centros urbanos, deu ensejo ao fenômeno da violência, sob as mais variadas matizes.

Não é fácil, dia após dia, através dos meios de comunicação social, sermos colocados diante de fatos que generalizam as imagens da cidade como ambiente violento, ocasião em que, naturalmente, sentimentos de medo e insegurança se apossam do cidadão, originando o que chamamos de insegurança subjetiva, marca da simbiose negativa de todos os fatores adversos da ordem e da justiça.

O problema da criminalidade, característica de nossa sociedade é, sem dúvida, um dos principais fundamentos para exigir dos órgãos policiais o empenho máximo na preservação da ordem pública.

A deteriorização da qualidade de vida nos centros urbanos, assim, ensejados^{com}, que cidadãos reclamem adoção de medidas adequadas, capazes de equacionar os problemas de expansão das cidades e dos demais problemas que lhes são conseqüentes: um deles é a questão do trânsito urbano e rodoviário, também com as mesmas matizes da violência.

Com efeito, e já com mais de 30 anos de efetivo funcionamento da indústria automobilística, a frota nacional de veículos circula em nossas artérias terrestres sem uma infra-estrutura adequada às condições desejáveis de segurança dos veículos e dos pedestres, situando a questão do trânsito entre os grandes problemas nacionais, que exigem soluções eficazes.

Trânsito é, pois, problema de segurança pública, a solução ^ada qual deve-se lançar, com qualidade e objetividade, a Polícia Ostensiva e de Preservação da Ordem Pública, para amenizar e/ou remover os inúmeros obstáculos que hoje existem para se alcançar a tranqüilidade no trânsito brasileiro.

No tocante à cidade de Manaus-AM, local onde realizamos a presente pesquisa, a situação é idêntica dentro das proporções que lhes são características, conforme está comprovado através de tabelas, no desenvolvimento do trabalho.

Pelos dados apresentados, fica plenamente comprovado que o policiamento e fiscalização dos veículos no trânsito, em que pese a todos, os transtornos que tais medidas possam causar aos motoristas, sempre resultarão em benefícios para a coletividade pelo caráter preventivo da medida.

E são, por esses caminhos, que acreditamos poder contribuir com o mínimo necessário para a minoração dos acidentes

de trânsito na cidade de Manaus, pois o objetivo principal desse trabalho é estabelecer e comprovar a importância da execução do policiamento e fiscalização dos veículos em movimento, sensibilizando as autoridades competentes para a necessidade de priorizar essa medida, não querendo, com isso, dizer que o policiamento não deva atuar sobre quaisquer outros veículos que estejam em posição estática, provocando de uma maneira ou de outra, transtornos no trânsito em Manaus. ^{Objetivo de} ~~Mostrar~~, também, com fundamentação lógica em nossa pesquisa, que a prioridade aqui solicitada é imprescindível na atualidade, devido às mutações que estão ocorrendo no comportamento humano, com essa nova Teoria da Informação, transformando toda essa estrutura da nova sociedade, com o emprego de uma tecnologia de medição, de aferição por instrumentos servo-mecânicos, cada vez mais próximos do mecanismo de realização e percepção do homem.

I - A POLÍCIA DE TRÂNSITO E SUA IMPORTÂNCIA

1. Conceito

A polícia de trânsito é a que se incumbe de zelar pelo uso disciplinado da via pública, nas melhores condições possíveis de segurança, fluidez e mínimas agressões ao meio ambiente, por condutores de veículos e pedestres, prevenindo e reprimindo a inobservância das normas de trânsito e prestando assistência aos usuários. (1)

2. A Ação Preventiva, Repressiva e Educativa

(1) Waldir de Abreu, Trânsito: Como Policiar e ser Policiado Sem Infrações - 1979.

A ação policial é essencialmente preventiva quando na execução do policiamento ostensivo de trânsito, visando desestimular as infrações cometidas pelos motoristas e até mesmo outros maus procedimentos que, por ventura, venham a praticar, e, em conseqüência, evitar os acidentes e congestionamentos, permitindo uma fluidez segura aos usuários das vias. Mais passa a ser repressiva, quando ocorre alguma infração de trânsito, necessitando então da intervenção do policial de trânsito na autuação do infrator. A constância da presença do policial de trânsito e seu elevado prestígio, na nossa concepção, é a melhor garantia da respeitabilidade da legislação de trânsito. De pouco valerá nos dias de hoje, a melhor lei de trânsito se não tiver por si um bom arrimo policial. No nosso entendimento, em matéria de trânsito, a qualidade da ação policial é que dá a medida ao público do que pode fazer ou deixar de fazer impunemente. Vê-se, então, quanto pode e deve a Polícia Militar contribuir para a educação geral de trânsito no fazer observar a lei e, principalmente ela própria, observá-la. A participação da polícia de trânsito em campanhas educativas também tem sua importância quando feitas isoladamente ou em conjunto com o setor de educação de trânsito dos Detrans e DER.

3. Policiamento e Fiscalização do Trânsito: Competência

"A partir do advento do Decreto-Lei, 667/69, alterado pelo Decreto-Lei 1.072/69, nova concepção foi dada ao

Policiamento Ostensivo estendendo-o ao trânsito, daí então o policiamento e fiscalização dos veículos no trânsito é de competência das polícias militares que, através de seus componentes passaram a agir na via pública como prepostos da autoridade de trânsito, na qualidade de seus agentes que emitem o auto de infração cabendo, entretanto, a autoridade de trânsito decidir quanto a aplicação da penalidade, nos termos dos artigos 104, 108 e 112 do Código Nacional de Trânsito". (2)

A evolução das Polícias Militares, como instituição, ocupou, ultimamente, papel de relevo no que se refere às implicações de suas variadas missões. Uma destas, entretanto, tem sido bastante realçada pelos estudos científicos: a de manutenção da ordem pública ou, em outras palavras, conceituação como Polícia Ostensiva e de Preservação da Ordem Pública, ou de Polícia de Segurança Pública.

Importa, pois, estender a noção de polícia até mesmo ao âmbito social, desde que tenha como objetivo o bem-estar geral da comunidade. Isto porque a perturbação material da tranqüilidade pública, mesmo que não lesione os direitos nem interesses legítimos dos indivíduos, altera a ordem pública.

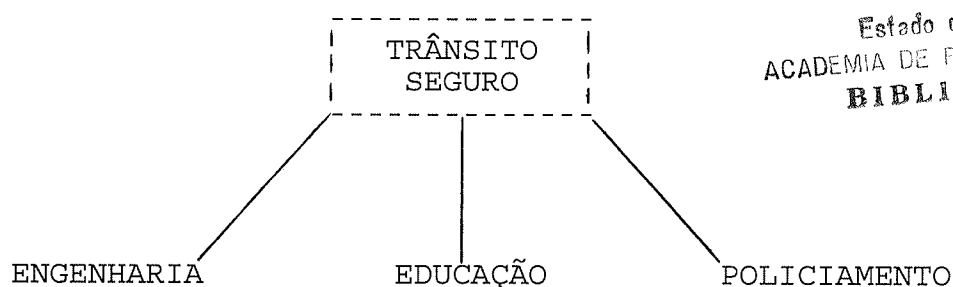
Trânsito é, então, problema de segurança Pública, e esta, valor comunitário, necessidade social.

"Assim, as infrações às regras de trânsito constituem, grande parte delas, simples ilícitos administrativos, de caráter

(2) Carlos Flores Lazzari & Ilton Roberto da Rosa Witter, 1993. /

anti-social, o que autoriza a ação da Polícia de Segurança Pública, cujas atribuições, no entender de Hely Lopes Meirelles e Diogo de Figueiredo Moreira Neto, são desempenhadas, em nosso país, como senão integralmente, em quase sua totalidade, pelas polícias militares, que se completam por serem forças públicas estaduais, encarregadas da polícia ostensiva". (3)

4. O Conjunto dos "3 E" e Sua Importância na Segurança do Trânsito



Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

"Segundo o Professor Rainier J.A. Rozestraten em seu livro de Psicologia do Trânsito, "a figura apresenta o que nos Estados Unidos é mais conhecida como o conjunto "3E": Education, Engineering e Enforcement". Estas ações são indispensáveis para se chegar a um trânsito seguro e organizado, ou seja, a educação

(3) Diogo de Figueiredo Moreira Neto. Instrução Criminal e Democracia. Alferes, publicação da PMMG, n. 12, jan/mar 87, p. 15
Hely Lopes Meirelles. Polícia de Manutenção da Ordem Pública e sua atribuições, in Direito Administrativo da Ordem Pública obra coletiva, Forense, 1986, p. 1874-185.

no lar e na escola e, mais especificamente, para os condutores de veículos; intervenção da engenharia, para melhorar o máximo possível a estrada e o veículo, tornando-os sempre mais seguros; e, por fim o enforcement que engloba a Legislação e o policiamento, especialmente na fiscalização e na imposição de multas". (4)

É exatamente sobre a ação do policiamento e fiscalização que nos dias de hoje devemos dar uma maior relevância, pois entendemos que a eficácia da Lei de trânsito, depende, essencialmente, da ação policial. É esta que dá a medida do que se deve ou não deve fazer, ao que o público se acomoda. Podemos então afirmar que no trânsito os procedimentos policiais têm maior influência no comportamento dos condutores de veículos e pedestres do que a própria lei. Como regra, o efeito intimidativo desta está na razão direta da probabilidade que cada um sente de ser surpreendido pela polícia e, assim sendo, não escapar por alguma forma da punição. Daí a importância da presença policial com uma ação irrepreensível e constante.

A segurança e a boa fluidez do trânsito não ocorrem por acaso. Dependem de vultuosos investimentos em engenharia rodoviária e de tráfego, uma profunda e geral educação de trânsito, só alcançada a longo prazo, e uma disciplina satisfatória. E no Brasil faltam-nos recursos para manter uma rede viária irrepreensível e a educação de trânsito mal se esboça.

(4) Rainier J.A. Rozestraten. Psicologia do Trânsito, 1988.

Concluimos, então, que a nossa salvação a "curto prazo" para suprir as deficiências apontadas, só pode ser voltada, imediatamente, para a disciplina ao trânsito.

II - INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

1. Conceito de Infração de Trânsito e seu Devido Enquadramento Legal

Diz o Art. 94 do CNT que se considera infração de trânsito, a inobservância de qualquer preceito do código e seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

"As infrações deveriam estar somente previstas no Código Nacional de Trânsito (CNT), que é a Lei. Nem o regulamento do Código Nacional de Trânsito (CNT), nem as resoluções do CONTRAN deveriam criar novas infrações, nem modificar as previstas no CNT. No máximo lhes seria concedido interpretá-las ou mesmo desdobrá-las, para mais fácil entendimento". (5)

(5) Waldir de Abreu, op. cit.

No nosso entendimento não compete ao policial de trânsito corrigir estas impropriedades, como ainda a da habitual capitulação das infrações de trânsito em dispositivos do Regulamento, enquanto assim lhe seja determinado por seus superiores. O enquadramento adequado para nós deveria ser nos dispositivos do CNT.

Do ponto de vista da defesa, pode o motorista, como qualquer outro usuário da via pública, invocar a inconstitucionalidade das punições por infrações criadas pelo RCNT ou Resoluções do CONTRAN. Ferem o disposto no art. 153, § 2o. da Constituição Federal, quando afirma que ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude da lei. Os Regulamento aprovados por Decretos não têm força de lei e, da mesma forma, as Resoluções do CONTRAN.

Em conseqüência da infração surge a Sanção que é a punição correspondente a mesma. A sanção é aplicada pelas autoridades de trânsito, ou seja, diretor do DETRAN e DER, quando considerada procedente a acusação feita pelo policial de trânsito. As sanções estão enumeradas no art. 95 do CNT, desde a advertência verbal até a apreensão do veículo, sendo punições mais graves a apreensão e, principalmente, a cassação do documento de habilitação. A multa é a sanção mais corriqueira, classificada em quatro grupos, tomando-se por base o salário mínimo. Para as infrações sem expressa indicação de sanção, a penalidade é de 50% do salário mínimo de referência, diz o art. 111 do CNT.

As infrações de trânsito podem ser praticadas por

qualquer usuário da via pública, desde o condutor até o pedestre. O acusado em geral é uma pessoa física, mais pode ser também uma pessoa jurídica, como por exemplo, citamos uma empresa proprietária de algum veículo.

Assinale-se, todavia, que a punição de pedestres e condutores de veículos de propulsão humana ou tração animal está na dependência de uma Resolução do CONTRAN, quando considere que a segurança o recomende. É o que diz o art. 105 do CNT.

Pelo o que se dispõe o art. 100, no seu parágrafo único, vemos que há infrações que incidem, ao mesmo tempo, sobre o condutor do veículo e o seu proprietário, se não forem a mesma pessoa e houver responsabilidade de ambas. Como exemplo, podemos citar: quando um caminhão esteja em trânsito com deficiência de freios, devem ser infracionados o motorista e o proprietário do veículo, seja este pessoa física ou jurídica.

Não podemos deixar de citar que também existem raras infrações que só recaem sobre o proprietário.

A responsabilidade do condutor é transferida para o proprietário do veículo, no caso de não ser possível identificar o condutor infrator, diz o parágrafo único do art. 102 do CNT. Evidentemente, quando o condutor não tenha assumido a direção do veículo de outrem contra a manifesta vontade deste, como por exemplo, na hipótese de roubo.

Por força do § 1o. do art. 95 do CNT, pode o condutor responder por uma ou mais infrações, ao mesmo tempo. Basta com que uma só ação ou omissão infrinja mais de um dispositivo legal, ou também por várias ações ou omissões sucessivas. A esta

realidade dá-se o nome de concurso e as penas são aplicadas cumulativamente, isto é, somam-se.

Na nossa interpretação do referido artigo, entendemos que para ocorrer o disposto no mesmo, é necessário que cada infração não se contenham em outra. Vamos exemplificar: quem excede a velocidade prevista em placa de sinalização local, só incorre na infração do art. 89, n. XVI do CNT e não também na do art. 83, n. VII, que se refere à inobservância da sinalização. Assim, não será, se alguém esteja dirigindo um veículo sem estar habilitado, desobedeça ao sinal fechado e ainda esteja com o veículo de cor alterada, sem o prévio registro. Terá cometido três infrações previstas, respectivamente, nos ítems I, IV e XXX, Letra m do art. 89 do CNT.

2. Credibilidade e Imputação

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

A certeza da infração e de sua autoria interessa muito ao condutor indiciado e, ainda mais, deve importar no elevado prestígio do órgão fiscalizador. Assim, entendemos em virtude da necessidade de primarmos por uma execução de bom nível quando no serviço de policiamento e fiscalização por parte dos policiais de trânsito o que só acarretará em um bom atendimento aos usuários. Daí a importância a nosso ver, da especialização do policial de trânsito que deve ter o conhecimento necessário sobre CNT, condição imprescindível para que possa executar suas missões no trânsito. Quando falamos em especialização do policial de trânsito, não estamos querendo com isso dizer que o policial atue

somente no que diz respeito aos problemas do trânsito, que prá nós seria uma super especialização, mais expressarmos nosso entendimento da necessidade de uma especialização ao policial de trânsito, haja visto, a técnica do assunto e as contínuas e constantes alterações que a dinâmica legislação de trânsito exige.

3. Infrações de Maior Importância

Waldyr de Abreu em seu Livro Trânsito: Como Policiar e ser Policiado sem Infrações destaca as principais infrações existentes no CNT. Todas elas têm caráter administrativo. Cita o referido autor:

a) Velocidade Inadequada

A velocidade inadequada, principalmente a excessiva, é tida como um dos maiores fatores dos acidente de trânsito. As conseqüências danosas do acidente teriam sido menores, ou mesmo nem teria havido o sinistro, se mais baixa fosse a velocidade dos veículo. Segundo o autor citado o nosso Código de Trânsito, menos hábil que numerosos outros, não encerra uma norma geral de conduta referente à velocidade. É famosa a regra de ouro do Código Francês: "rester maitre de sa vitesse", isto é, manter o domínio da velocidade, acrescentando: o condutor deve regular sua velocidade em função das dificuldades da circulação ou dos obstáculos previsíveis e reduzi-la, notadamente Este advérbio, grifado, diz o autor faz falta no nosso Código, no art.

83, XXIII, quando reza: transitar em velocidade compatível com a segurança:

- 1) Diante de hospitais, escolas, estações de embarque ...
- 2) Nos cruzamentos ...

Evidentemente, a velocidade compatível com a segurança deve ocorrer nos casos expressos no artigo acima e em todas as outras circunstâncias possíveis, embora não expressas. Apenas naqueles, a pena deve ser maior, por uma presunção de perigo mais acentuado.

Verificamos que, para o bom entendimento do nosso CNT, quanto à velocidade de modo geral, devemos recorrer aos arts. 89, XVI e 83, I. O primeiro proíbe e pune com multa de grupo 2: transitar em velocidade superior à permitida para o local; o outro dispositivo é um dever geral imposto ao motorista: dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito, punida a inobservância com multa do grupo 4.

b) A Distância de Segurança

Um automóvel parado tem uma ocupação estática, que praticamente coincide com o seu tamanho. Se entra em movimento, passa a ter uma ocupação dinâmica. Esta, além do espaço tomado pelo veículo, alcança o espaço em torno dele, para garantir-lhe a liberdade de manobras, dentre estas a de acelerar, desacelerar e ser ultrapassado.

A distância de segurança é a distância longitudinal à frente de um carro em movimento, em relação a outro que esteja seguindo. A inobservância desta distância constitui uma das causas mais comuns de acidentes. São mais graves e não raro

múltiplas, nas estradas e túneis, onde a velocidade é maior, o trânsito intenso e as pistas estreitas.

A exigência da distância de segurança é o reconhecimento de uma verdade incontestável. Nenhum veículo pára instantaneamente, como os imprudentes parecem pensar. Por mais atento que venha a ser o motorista, entre a sua decisão, por exemplo de frear e realmente fazê-lo, demora quase um segundo ou mais, dependendo da precisão de seu reflexo. O CNT, no art. 83, III, impõe a todo condutor o dever de guardar distância de segurança entre o veículo que dirige e o que segue imediatamente a sua frente, punindo a inobservância com multa do grupo 2.

"Um artifício que facilita ao motorista saber se encontra-se em uma distância de segurança é: quando o carro da frente passe por algum ponto de referência, por exemplo um marco da estrada, dizer 1001, 1002. Se ao terminar de pronunciá-lo (leva 2 segundos) já seu carro tenha passado pelo marco, é sinal de que está indo a distância perigosa.(6)

c) Transitar pela Contramão de Direção

Ocorre quando o veículo trafega invadindo faixa destinada ao movimento em sentido contrário ou nas ruas de mão única, o faz em sentido oposto ao determinado pela sinalização.

A contramão de direção está proibida no art. 89, ns. VI e XIV do CNT. É sempre uma perigosa infração e em determinados casos perigosíssima, quando se dá, por exemplo, em aclives, em

(6) Waldir de Abreu, op. cit.

curvas ou, de um modo geral, quando falte ou seja deficiente a visibilidade. O CNT no seu art. 13, VI, diz: quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito no mesmo sentido, ficam as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade. Entendemos serem considerados de maior velocidade os veículos cujos motoristas lhes emprestam, mais rápido deslocamento, dentro do possível e com obediência às normas de trânsito, inclusive sinalização local.

"Códigos estrangeiros são mais explícitos. Diz expressamente o código de trânsito italiano que a circulação far-se-á por filas paralelas, sendo a via de mão única com ao menos três faixas, ou de mão dupla com três ou mais faixas, em cada sentido. O código de trânsito Belga é ainda mais compreensível quando diz: para a circulação paralela bastam duas filas no mesmo sentido, se a densidade da circulação o justifica". (7)

A marcha à direita é de absoluto rigor nas vias de mão dupla, só comportando duas faixas de trânsito, salvo nas regulares ultrapassagens e conversões à esquerda. Caso existam duas faixas no mesmo sentido, havendo apreciável movimento de veículos na faixa à direita, pensamos que o rigor da marcha à direita deve ser atenuado, como faz o código Belga, porque provoca um perigoso zigue-zaguear, em repetidas ultrapassagens.

(7) Geraldo de Faria Lemos Pinheiro & Dorival Ribeiro. Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito. 1987.

É infração os veículos se manterem emparelhados a mesma velocidade ou, na esquerda, arrastarem-se lentamente, se as circunstâncias não os impõem. Incidem, respectivamente, nos arts. 89, XV e XX do CNT.

d) Ultrapassagem Irregular

É outra causa de acidentes funestos, quando tentada abusivamente. Permite nossa legislação de trânsito a ultrapassagem, em regra pela esquerda, precedida do sinal regulamentar, retomando o condutor, em seguida, sua posição correta na via e unicamente pelo espaço necessário para esse fim, respeitada a preferência do veículo que transita no sentido contrário, rezam os arts. 13, item II, e 89, item VI, do CNT. Mais explícito, o RCNT determina que o condutor deva, previamente, certificar-se de que dispõe de espaço suficiente e de que a visibilidade lhe permite fazê-lo, com segurança. Após ultrapassar, o condutor deverá retornar seu veículo à direita da via, com presteza e sem prejuízo da segurança; a ultrapassagem e o retorno à posição primitiva deverão ser precedidas da sinalização regulamentar; ao ser ultrapassado, o condutor não poderá acelerar a velocidade de seu veículo (art. 38, letras a e d, do RCNT). Esta última obrigação do ultrapassado completa-se com o dever de dar passagem pela esquerda quando solicitado (art. 83, n. VI, do CNT). A inobservância constitui infração punida com multa do grupo 3, não sendo prevista, expressamente, qualquer sanção quanto à outra infração, talvez até mais grave, a de acelerar quando está sendo ultrapassado. Então neste caso pode-se

aplicar a regra geral do art. 111, ou mesmo, o art. 83, item I, do CNT.

"O CNT e o RCNT falam em sinal regulamentar, precedendo a ultrapassagem. De dia serão a buzina, a seta e o sinal de braço e, à noite, o sinal luminoso e a buzina. Quanto a esta, em zona urbana, mesmo de dia, pode ser indevida, e à noite é sempre proibida". (8)

Como exceção, admite nossa legislação de trânsito a ultrapassagem pela direita:

1. Nas vias de mão única com retorno ou entrada a esquerda, é permitida a ultrapassagem pela direita, se o condutor de veículo que estiver à esquerda indicar, por sinal, que vai entrar para esse lado (art. 38, item X, do RCNT);

2. A ultrapassagem de bonde, andando ou parado, havendo refúgio de segurança para o pedestre (art. 89, item V, do CNT);

3. O veículo já estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda (art. 89, item X, do CNT).

Formas irregulares de ultrapassagem são indicadas pelo CNT e RCNT, respectivamente, nos arts. 89, item V a XII e 181, e item V a XII, de igual redação.

Destas infrações, parece-nos mais perigosa a do item VII, isto é, as ultrapassagens nas curvas e aclives sem visibilidade e nos cruzamentos e nas passagens de nível, quando ainda ocorra deficiência de visibilidade. Realmente, na maioria das vezes a

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

(8) Carlos Flores Lozzani & Ilton Roberto da Rosa Witter. op.cit./

ultrapassagem pela direita é um recurso do motorista imprudente, que se vê em dificuldades de fazê-lo pela esquerda, quando o fluxo de veículos é intenso. Também, perigo grave oferece essa ultrapassagem, se põe em risco a descida de passageiros, somando-se a outra infração de não aproximar o veículo da calçada para o desembarque (art. 83, item IV, do CNT). A infração do item XII, do art. 89, do CNT - forçar passagem entre veículos que, em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro pode ser uma forma de ultrapassagem, também ajustável ao item VI, do mesmo artigo, entretanto, mais grave pela iminência do cruzamento. A punição é a mesma.

e) Mudanças de Direção

Principalmente as conversões à esquerda e à direita, ambas são manobras perturbadoras do fluxo de trânsito, mesmo quando permitidos. Fica quase a inteira responsabilidade do motorista que as empreende, a observância das cautelas especiais previstas na lei. Devem ser executadas na devida oportunidade, precedidas de sinalização, como determina o código do item IX, do art. 83, pois sempre implicam em mudança de direção.

A conversão à esquerda é destas manobras a mais provocadoras de discussões. Nas estradas, a questão é menos complexa; onde não houver locais apropriados a esta conversão ou ao retorno, impõe-se o prévio deslocamento do veículo para o acostamento à direita, onde aguardará a oportunidade de cruzar a pista, como determina com precisão o CNT no art. 83, item XIII. Nas zonas urbanas, quando são proibidas, o veículo deve ser deslocado com a devida antecedência para a faixa mais à

esquerda, sem passar à contra-mão, impõe o item XII, do art. 83, do CNT, precedendo-se a sinalização de braço ou dispositivo luminoso: realizando este deslocamento pelo menos 30 metros antes, a conversão far-se-á, atingindo primeiramente a zona central do cruzamento, exceto quando uma ou ambas as vias tiverem sentido único de trânsito, respeitada sempre a preferência de passagem do veículo que venha no sentido contrário, reza o item III, do art. 13 do CNT.

Acentuadas são, as controvérsias, nas interseções de vias de mão dupla, quanto à forma de proceder dos veículos em conversão à esquerda, em relação ao ponto central do cruzamento. Seguindo o moderno critério, o Código Italiano estipula uma norma bem expressiva: "para virar à esquerda, deve-se avizinhar o mais possível do eixo da pista e efetuar a conversão na proximidade do centro do cruzamento e à esquerda deste, sempre que seja possível, sem desembocar na outra via de contramão e, salvo diversa sinalização, respeitando-se a precedência dos veículos provenientes da direita". (9)

A conversão à direita oferece menos dificuldades e discussões, mais também constitui manobra perturbadora do trânsito motivo pelo qual o CNT admite a sua proibição, de acordo com as conveniências de cada local, conforme determina o item IV, do art. 14.

Estabelece o CNT no item XII, do art. 83: nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva direção, quando

(9) Geraldo de Faria Lemos Pinheiro & Dorival Ribeiro. op. cit.

tiver de entrar para um desses lados. Repete-o o RCNT, no mesmo item do art. 175, mas alínea d do item III, do art. 38 determina que, quer para a zona urbana como a rural, todo condutor deve, para virar a direita, aproximar-se, ao máximo, da margem direita da via.

Devemos entendê-lo como o máximo possível, que lhe permita a conversão, pois dependerá do tamanho do veículo, a sua maior ou menor aproximação da margem direita.

f) Fazer Retorno fora do Local Determinado

O retorno é ainda manobra mais delicada que as conversões, embora menos freqüente e não raro proibida. Os códigos de trânsito, em geral, são lacunosos nas disposições a seu respeito, sendo que o nosso não foge à regra. Dispõe a propósito o art. 14, item IV do CNT que, de acordo com as conveniências de cada local, a autoridade poderá proibi-lo, como às conversões. O item XII, do art. 83 determina que nas estradas, onde não haja local apropriado a esta manobra, deve o veículo buscar o acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista, realizando o retorno. Nas vias urbanas, pelo item XIII, seguinte, o retorno somente se fará nos locais para isso determinados ou nos cruzamentos. Resume-se o RCNT na costumeira repetição.

**4. Notificações mais Freqüentes na Cidade de Manaus-AM no biênio
1992 a 1993**

Na nossa pesquisa efetuamos um levantamento sobre as notificações mais freqüentes aplicadas aos infratores na cidade de Manaus nos anos de 1992 e 1993 e obtivemos o seguinte resultado:

E S P E C I F I C A Ç Ã O	A N O S		%
	1992	1993	
Desobedecer sinal fechado/parada obrigatória	6.620	8.380	26,59
Desobedecer a sinalização	10.346	12.658	21,29
Dirigir sem atenção	1.358	1.739	28,06
Dirigir sem estar devidamente habilitado	327	327	0
Estacionar a menos de 3m da linha de Construção	5.951	8.612	44,72
Estacionar ao lado de outro veículo ..	5.140	4.217	21,89
Estacionar veículo em desacordo com o regulamento	11.675	15.817	35,48
Estacionar em ponto de embarque e desembarque	1.712	2.662	55,49
Estacionar na contramão de direção ...	959	1.227	27,94
Estacionar em local e horário proibido	20.927	23.264	11,17
Estacionar na calçada/faixa pedestre	2.561	2.714	5,97
Entregar direção a pessoa não habilitada	115	43	57,53
Transitar com defeito ou falta de equipamento obrigatório	532	885	66,35
Transitar na contramão de Direção	31	37	19,34
Transitar em velocidade acima da permitida	53	143	169,81
Fazer retorno fora do local determinado	1.368	1.517	10,89
Dirigir em Estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de tóxico	52	68	30,77
Transitar sem estar devidamente licenciado	1.032	1.291	25,10
TOTAL	70.849	85.631	+14782

Fonte: 4o. Batalhão de Trânsito e Polícia Rodoviária Estadual

Os resultados apresentados mostrou o predomínio do aumento das notificações impostas, ou seja, que o número de infração de um modo geral aumentou em 1993, num percentual de 20, 86%.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

5. Comparação entre as Notificações Aplicadas nos Veículos em Movimento e em posição Estática, na Cidade de Manaus no Biênio 1992-1993.

E S P E C I F I C A Ç Ã O (Veículos em Posição Estática)	Ns. de Notificações		%
	1992	1993	
Estacionar a menos 3m da linha de construção	5.951	8.612	44,72
Estacionar ao lado do outro veículo	5.140	4.217	21,89
Estacionar veículo em desacordo com regulamento	11.675	15.817	35,48
Estacionar ponto de embarque e desembarque de coletivos	1.712	2.662	55,49
Estacionar na Contramão de direção	959	1.227	27,94
Estacionar na calçada/faixa de pedestre	2.561	2.714	27,96
Estacionar em local e horário proibido	20.997	23.264	10,80
T O T A L	48.995	58.513	19,43

Fonte: DETRAN - AM

E S P E C I F I C A Ç Ã O (Veículos em Movimento)	Ns. de Notificações		%
	1992	1993	
Desobedecer sinal fechado/parada obrigatória	6.620	8.380	26,59
Dirigir sem atenção	1.358	1.739	28,06
Dirigir sem estar devidamente habilitado	327	327	0
Transitar com defeito ou falta de equipamento obrigatório	532	885	66,35
Transitar pela contramão de direção	31	37	19,35
Transitar com velocidade acima permitida	53	143	169,81
Fazer retorno fora de local determinado	1.368	1.517	10,89
Dirigir em estado de embriaguez ou sob efeito de tóxico	52	68	30,77
Transitar sem estar devidamente licenciado	1.032	1.317	27,62
Entregar direção a pessoa não habilitada	115	91	-26,37
T O T A L	11.488	14.504	26,25

Fonte: DETRAN-AM

Pelos dados apresentados, conclui-se que no ano de 1992, e, com base nas notificações mais freqüentes na cidade de Manaus, foram aplicados de uma maneira geral, 48.995 notificação nos veículos em posição estática, enquanto que nos veículos em movimento, foram aplicados apenas 11.488; no ano de 1993, foram aplicados 58.513 notificações nos veículos em posição estática, enquanto que nos veículos em movimento foram aplicados apenas 14.504. O percentual de diferença no ano de 1992 é de 326,49 % a favor, ou seja, a mais para os veículos em posição estática; em 1993 este mesmo percentual é de 303,43 % a mais para os mesmos veículos. Resumindo-se no biênio 1992 a 1993, o percentual de diferença é de 629,92 % a mais para os veículos em posição

estática.

Não computamos para o cálculo apresentado o número de notificações aplicadas por desobedecer a sinalização por entendermos e comprovarmos que no momento da pesquisa os policiais interpretam a referida infração várias vezes para veículos em movimento, ... vezes para veículos em posição estática.

III - ACIDENTES DE TRÂNSITO

1. Definição

"Acidente de trânsito é todo acontecimento inesperado, inevitável ou não intencional, de que resultem danos pessoais e/ou materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública". (10)

"Acidente de trânsito é uma desavença não intencionada, envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiada à polícia diretamente ou através dos serviços de Medicina Legal". (11)

"O termo acidente aplicado em trânsito, não expressa a

(10) Carlos Roberto da Silva. op. cit. 1990

(11) Reinier J.A. Rozestraten. op. cit.

sua verdadeira definição, sendo empregado na falta de outro mais adequado. Acrescenta ainda o citado autor, que na Literatura de segurança viária os termos: acidente, colisão e desastre são freqüentemente usados de modo intercambiável". (12)

2. Fatores de Interação nos Acidentes de Trânsito

"O sistema de trânsito funciona através da interação entre três fatores: a via, o veículo e o homem. Sem dúvida este último é o mais importante, uma vez que a princípio é quem comanda e o comportamento humano é o principal responsável pelos acidentes de trânsito". (13)

O homem pode desempenhar diversos papéis no sistema do trânsito. Como participantes ativos do trânsito e usuários da via pública, temos o pedestre, o ciclista e o motociclista, os motoristas de diversas categorias. Há ainda os profissionais que cuidam da segurança do sistema: os policiais de trânsito. Outros, nem aparecem diretamente no trânsito, mais são de suma importância: os engenheiros e as autoridades do trânsito. São eles que decidem sobre a regulamentação na cidade e na estrada, determinando o fluxo, os sinais, as zonas de estacionamento, etc.

A via no nosso entendimento não indica apenas a pista,mas

(12) Gilberto Monteiro. Segurança de Trânsito - Coletânea. 1984

(13) Reinier J.A. Rozestraten. op. cit.

engloba o tipo de pavimento, a sinalização vertical e horizontal. Podemos, num sentido mais amplo, incluir ainda os veículos que andam em torno de nós, os pedestres e policiais. Neste caso admitimos que a via é o ambiente do motorista e difere do ambiente de outros trabalhadores. Ele não comanda uma máquina num ambiente estático, move-se com ela no ambiente, com o panorama mudando a cada instante. Sua tarefa, seu trabalho é deslocar--se com segurança.

Os veículos aparecem nas mais variadass formas, como caminhões, táxi, moto, bicicleta, etc. Cada um possui dispositivos para determinar a própria direção, regular a velocidade e frear, e ainda os meios de comunicação, de iluminação e de amortecimento de choques, entre outros. Muitos deles possuem indicadores e mostradores. Tudo isso forma o campo de informação para o motorista, ao qual ele deve estar atento. Merecem especial atenção os meios de comunicação: pisca-pisca, luz de freio, buzina, etc., com os quais o condutor do veículo procura comunicar-se e manifestar suas intenções aos outros. O trânsito é um movimento social.

3. O Custo dos Acidentes de Trânsito

Não é muito fácil calcular o custo de uma acidente, pois os fatores em jogo nem sempre são os mesmos.

"Na universidade da Áustria, por exemplo, no Instituto de Educação de Segurança do Trânsito, o custo dos acidentes é

calculado a partir de três grupos de dados:

1o. O custo total dos mortos. Para isso o técnico agrupa a perda de produção, as perdas diretas (custo de atendimento médico-hospitalar) e uma estimativa de elementos não econômicos (prejuízos, indenização);

2o. O custo total de feridos. Este custo resulta da avaliação do custo do ferido feito a partir da sua qualificação como ferido grave ou leve. Leva-se também em conta a diferença de sexo;

3o. O custo material dos acidentes corporais e dos acidentes materiais, indenizados ou não". (14)

No Brasil o grupo de trabalho em prol da segurança de tráfego, no seu livro "O acidente de tráfego: flagelo nacional evitável" (1987), diz respeito aos custos. Os prejuízos estritamente econômicos dos acidentes oficialmente registrados, excluindo-se os custos da perda de vida e do sofrimento humano envolvidos, foram estimados em cerca de US\$ 1,5 bilhão. Como termo de comparação, todos os investimentos do governo federal em rodovias e transportes sobre pneus, programados para 1987, totalizaram apenas Cz\$ 9,9 bilhões, valor eqüivalente a apenas 47% dos prejuízos econômicos dos acidentes no referido ano.

(14) Chistha Michalik. Aula ministrada no curso de pós-graduação lato senso, em trânsito - out. de 1989 a dez. 1990 - Uberlândia-MG.

4. Caracterização

A caracterização da natureza da ocorrência ou tipo de acidente com veículo, depende da circunstância, do evento, sendo adotados em nosso país as seguintes:

Atropelamento - ocorre quando um veículo, em movimento, colhe uma pessoa ou animal;

Abalroamento - ocorre quando um veículo, em movimento, é colhido lateral ou transversalmente;

Choque - é o impacto do veículo contra qualquer obstáculo: poste, muro, etc., inclusive com outro veículo estacionado;

Colisão - é o impacto de dois veículos, em movimento, frente a frente, ou pela traseira;

Capotamento - ocorre quando um veículo, em movimento, gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente;

Tombamento - ocorre quando um veículo, em movimento, tomba lateral ou frontalmente.

Existe outros tipos de acidentes que recebem denominações diversas de acordo com as circunstâncias do acidente: queda em abismo, soterramento, submersão e saída de pista.

5. Tipos de Acidentes Mais Freqüentes em Manaus

Análise e Interpretação dos Dados Estatísticos dos Acidentes
Segundo a Natureza mais Freqüentes em Manaus, no Biênio
1992-1993

N A T U R E Z A	A N O S		%
	1992	1993	
- Colisão	1.797	1.863	+3,67
- Atropelamento	282	312	+10,63
- Abalroamento	703	894	+27,16
- Choque	665	938	+41,05
- Tombamento	08	09	+12,50
- Capotamento	35	68	+94,28
- Outros	10	03	-70,00
T O T A L	3.500	4.087	+16,77

Fonte: DAT, Perícia e 4o. Batalhão PM.

Comparando-se os números dos acidentes em relação à natureza, verifica-se que em 1993, o percentual foi maior que em 1992 em 16,77% no geral, tendo a colisão destacado-se em primeiro lugar como o maior número de ocorrência.

Concluimos, ainda, que os acidentes em quase, sua totalidade, ocorre com veículos em movimento, haja visto, a definição segundo sua natureza, com raras exceção para o choque quando ocorre com um veículo em movimento chocando-se com outro em posição estática.

6. Locais de Maior Incidência em Manaus

Análise e Interpretação dos Dados Estatísticos em Relação aos Locais de maior Incidência de acidentes de Trânsito em Manaus no Biênio 1992-1993.

L O C A I S	N. de Acidentes		%
	1992	1993	
Av. Djalma Batista	148	217	+ 46,62
Constantino Nery	105	146	+ 39,05
Estrada do Aleixo	94	99	+ 5,32
Rua Recife	81	89	+ 9,88
Estrada Ponta Negra	69	87	+ 26,09
Rodovia AM-10	57	110	+ 92,98
Estrada do Contorno	49	81	+ 65,31
Av. Efigênio Sales	41	47	+ 14,63
Getúlio Vargas	40	48	+ 20,00

Fonte: DAT, Perícia e 4o. Batalhão da PM

Pelos dados apresentados verifica-se que em todos os locais o número de acidentes em 1993 foi maior que em 1992.

Embora o número de acidentes acontecidos na Av. Djalma Batista tenha sido maior que os acontecidos na Rodovia AM-10, o índice de crescimento do da referida rodovia, de 92 para 93 foi maior que os da Av. Djalma Batista. Sendo 92,98% e 46,62%, respectivamente.

7. Dias de Maior Incidência em Manaus

Análise e Interpretação dos Dados Estatísticos em Relação aos Acidentes de Trânsito Segundo o Dia da Semana de maior Incidência, no Biênio 1992-1993

D I A	A N O S		%
	1992	1993	
Domingo	466	560	+20,17
Segunda	476	541	+13,65
Terça	589	667	+13,24
Quarta	453	517	+14,12
Quinta	611	695	+13,74
Sexta	467	547	+17,13
Sábado	438	560	+27,85

Fonte: DAT, Perícia e 4o. Batalhão da PM

Verificou-se, pelos dados apresentados que, os acidentes de trânsito aumentaram em todos os dias com destaque para sextas-feiras, sábados e domingos, ou seja, nos finais de semana.

8. Horário de Maior Incidência em Manaus

Análise e Interpretação dos Dados Estatísticos em Relação

aos Acidentes de Trânsito Segundo o Horário de Maior Incidência,
no Biênio 1992-1993.

I N T E R V A L O	A N O S		%
	1992	1993	
00:00 -- 01:50	102	133	+ 30,39
02:03 -- 03:59	119	137	+ 15,12
04:00 -- 05:59	86	119	+ 38,37
06:00 -- 07:59	240	272	+ 13,33
08:00 -- 09:59	320	453	+ 41,56
10:00 -- 11:59	467	501	+ 7,28
12:00 -- 13:59	379	434	+ 14,51
14:00 -- 15:59	426	476	+ 11,73
16:00 -- 17:59	456	558	+ 22,36
18:00 -- 19:59	375	429	+ 14,40
20:00 -- 21:59	262	318	+ 21,37
22:00 -- 23:59	254	254	+ -
IGNORADOS	14	3	- 78,57
T O T A L	3.500	4.087	+ 16,77

Fonte: DAT, Perícia e 43o. Batalhão da PM

Pelos dados apresentados, verificou-se que em relação ao horário, o número de acidentes aumentou de 1992 para 1993, num percentual geral de 16,77%, sendo destaque os intervalos de horário noturno: final de noite; matutino: início do expediente normal de trabalho e vespertino: final de expediente normal de trabalho.

IV - O ESTUDO DOS ACIDENTES DO TRÂNSITO A NÍVEL NACIONAL

O estudo dos acidentes pode realizar-se em vários níveis:

- A nível estatístico nacional, estadual, municipal, urbano, rural ou até de bairro. Existem estatísticas preparadas sobre os acidentes em vias federais e estaduais. O estudo da freqüência de acidentes em determinados lugares ou épocas, pode fornecer dados importantes sobre as prováveis causas;

- Estudo in loco, observando-se de perto o local, seu pavimento, eventual falta de visibilidade ou de sinalização;

- Estudo a nível dos Boletins de Ocorrência, que fornecem várias informações a respeito dos veículos e das pessoas implicadas, mesmo que em geral se atenham à descrição dos fatos. Eles servem de base para estatísticas mais pormenorizadas;

- Um estudo de acidentes por diversos especialistas, com uma documentação mais completa, um exame melhor do estado do

veículo, das condições ambientais, da estrada ou via e aprofundando-se mais nos fatores humanos.

É impossível estudar um acidente no momento em que ocorre. A filmagem de acidentes durante as corridas oficiais de carros constitui exceção. Em sua grande maioria, os acidentes têm que ser reconstituídos. Quer dizer, a partir daquilo que restou do acidente, reconstruir o que, como e onde aconteceu, e daí deduzir quais foram as causas principais e quem foi o responsável. É, portanto, uma análise post-factum, na qual cada um dos investigadores julga o que aconteceu. Este julgamento no nosso entender nem sempre é fácil. Uma das maneiras de apurar-se o que realmente aconteceu é recorrer à testemunhas. Neste caso há duas observações importantes: (1) o acidente acontece numa fração de segundo e (2) as testemunhas não sabiam que ia acontecer, viram-no casualmente e são influenciáveis por tudo que se falou, publicou e se interpretou depois. Todos nós temos a tendência de procurar o culpado de um acidente. Quanto mais grave o acidente tanto maior é nossa tendência de acusar alguém. Um problema que deve ser observado é a respeito da fidedignidade do relato das testemunhas e dos vitimados. A professora Chista Michalik, diretora do Instituto de Educação do Conselho Austríaco de Segurança do Trânsito, em uma de suas aulas no curso de pós-graduação de trânsito, do qual, tivemos a honra de sermos integrantes, falou-nos sobre um trabalho realizado no referido Instituto, onde foi mostrada a relação que existe entre a linguagem e a memória do relato de um acidente. Mostraram filmes de acidentes de trânsito e pediram as pessoas para estimarem a

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

velocidade dos carros antes da colisão. A mesma pergunta, variando-se apenas o verbo, foi feita a cinco grupos de pessoas. A um grupo se perguntou: qual era a velocidade dos carros quando se estraçalharam? Nos outros grupos o verbo foi "se arrebetaram", "colidiram", "se chocaram" e "bateram". Verificou-se que a estimativa aumentava de 50 km/h com "bateram" para 65 km/h com "se estraçalharam". Uma semana depois, perguntou-se aos grupos para os quais se tinha empregado "bateram" e "se estraçalharam", se tinham visto vidro quebrado. Das pessoas aos quais se falou "bateram", somente 16% relataram ter visto vidro na estrada, enquanto mais de 50% das pessoas as quais se falou "se estraçalharam" relataram ter visto vidro na estrada. Na realidade, não houve vidro quebrado nesse acidente! Segundo a professora Chistha Michalik, é difícil observar todos os detalhes de um acidente, mas, inconscientemente, nossa inteligência não aceita uma história cheia de hiatos. Sentimo-nos envergonhados e culpados de não apresentar uma história coerente. Além disso, sempre há inúmeras perguntas (as vezes idiotas) que são dirigidas às testemunhas oculares e estas se sentem na obrigação de responder. Acrescenta ainda a referida professora que a respeito do relato do motorista, existe a chamada Lei de Baker (do professor J.S. Baker, da Universidade de Northwestern), que reza o seguinte: motoristas tendem a explicar seus acidentes de trânsito relatando circunstância de menor culpabilidade que são compatíveis com a credibilidade. Um motorista bêbado procura se desculpar dizendo que dormiu, mas aquele que realmente dormiu atribui a culpa a uma falha mecânica.

Os acidentes de trânsito ocorridos em nosso País foram responsáveis por 128.000 óbitos no ano de 1993, proporcionando à nação um gasto de aproximadamente de 4 bilhões de cruzeiros reais, o que coloca o Brasil como o campeão mundial em acidentes de trânsito. (15)

"Na cidade de Manaus-AM, local onde foi realizada nossa pesquisa, a situação é idêntica dentro das proporções que lhes são características.

Os acidentes de trânsito ocorridos em Manaus foram responsáveis por 226 óbitos em 1992 e 212 em 1993". (16)

Estas estatísticas de ano para ano tornam-se mais estarrecedoras, pois dão conta de que o número de mortos é maior do que o ocorrido em guerras ou outras catástrofes.

A vida agitada e o tempo valendo dinheiro fazem com que as pessoas se desloquem de um lado para outro, em seus veículos de maneira apressadamente e desorganizada.

Em Minas Gerais, na cidade de Belo Horizonte, o Batalhão de Trânsito local executou um trabalho onde ficou comprovado que, na medida em que se aumenta o policiamento e fiscalização através da efetiva ação policial e, se for o caso, lavratura do auto de infração, constata-se a queda no número de acidentes, vítimas fatais e não fatais.

É mostrado, também, neste trabalho que, no ano de 1986,

(15) Jornal da TV Bandeirantes, do dia 21.04.94, na Comemoração do Dia Nacional pela Paz no Trânsito.

(16) Pesquisa realizada junto ao Setor de Estatística do DETRAN.

foram fiscalizados 44.795 veículos e em 1987, o número de veículos fiscalizados aumentou-se para 285.364; no ano de 1986, foram aplicadas 911.638 notificações e, em 1987, o número de notificações aplicadas aumentou-se para 1.216.805. E como conseqüência, o número de óbitos em acidentes de trânsito que, em 1986 tinha sido de 162, no ano de 1987, foi reduzido para 68 óbitos. E o número de feridos que, em 1986 foi de 5.954, no ano de 1987 foi reduzido para 3.422. (17)

A cidade de Campinas, Estado de São Paulo, convive com uma taxa de 400 veículos para cada 1.000 habitantes - número quatro vezes superior à média nacional. Além disso, as ruas estreitas do centro e o grande movimento provocado por duas universidades, colaboram para a ocorrência de 16.000 acidentes anuais, com uma morte por dia. Para tentar reverter esse quadro, a Secretaria Municipal de Transporte, através de convênio com a polícia de trânsito local, vem promovendo policiamento e fiscalização intensiva nos sessenta pontos mais perigosos da cidade, o que reduziu o número de acidentes na zona central em 60% (sessenta por cento). No primeiro dia da campanha, na Avenida Moraes Sales, os policiais registraram 230 infrações no local. Depois de um mês, este número baixava para 20, enquanto apenas dois atropelamento sem gravidade foram registrados. As pessoas, infelizmente, costumam, obedecer a sinalização apenas enquanto

(17) Cel PM - José Braga Júnior. Trânsito - Um Problema de Policiamento. Junho/1981, p. 44-45.

estão sendo observadas, enfatiza o Secretário Municipal de Transportes, Jurandir Fernandes. (18)

(18) Jurandir Fernandes. Revista Quatro Rodas. Ano 34, maio/94, p.71

V - VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

1. Vitimação

Em decorrência de um acidente de trânsito pode ocorrer três tipos de vitimação: ferimentos leves, graves e fatais.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas estabelece a seguinte definição: "ferimentos graves são aqueles que não permitem a vítima locomover-se por seus próprios meios, obrigando a sua hospitalização, e, ferimentos leves são aqueles que permitem a vítima locomover-se por seus próprios meios, embora com pequenos cortes ou escoriações generalizadas".

2. Vítimas de Acidentes de Trânsito Segundo o Dia da Semana em
Manaus em 1992.

D I A	V Í T I M A S				T O T A L
	FATAIS	%	LESIONADAS	%	
DOMINGO	54	5.66	900	94.16	954
SEGUNDA-FEIRA .	22	3.88	545	96.12	567
TERÇA-FEIRA ...	17	3.14	525	96.86	542
QUARTA-FEIRA ..	17	3.42	480	96.58	497
QUINTA-FEIRA ..	26	4.68	530	95.32	556
SEXTA-FEIRA ...	40	6.34	591	93.66	631
SÁBADO	50	5.40	875	94.60	925
T O T A L	226	4.84	4446	95.16	4672

Fonte: IML, Prontos Socorros

Pelos dados estatísticos apresentados, verificou-se que o número de vítimas fatais ou lesionadas aumenta substancialmente nos finais de semana, conforme tabela acima apresentada.

2. Vítimas de Acidentes de Trânsito Segundo do Dia da Semana em
Manaus em 1993.

D I A	V Í T I M A S				T O T A L

	FATAIS	%	LESIONADAS	%	
DOMINGO	56	5.42	976	94.57	1.032
SEGUNDA-FEIRA ..	25	5.15	460	94.84	485
TERÇA-FEIRA	16	3.50	441	96.49	457
QUARTA-FEIRA ...	21	4.46	449	95.53	470
QUINTA-FEIRA ...	21	4.65	430	95.34	451
SEXTA-FEIRA	27	4.23	611	95.76	638
SÁBADO	46	5.69	762	94.30	809
T O T A L	212	4.88	4129	95.11	4341

Fonte: IML, Prontos Socorros

Pelos dados estatísticos apresentados, verificou-se que o número de vítimas fatais ou lesionadas, a exemplo de 1992, teve um percentual maior nos finais de semana, ou seja, às sextas-feiras, aos sábados e aos domingos.

3. Vítimas de Acidentes de Trânsito Segundo a Faixa Etária em
Manaus em 1992

VÍTIMAS	SEXO		%	
	MASCULINO	FEMININO	MASCULINO	FEMININO
PEDESTRE				
0 A 14 ANOS	20	15	57,14%	42,86%
15 A 34 ANOS	49	15	76,56%	23,44%
35 A 54 ANOS	31	03	91,17%	8,83%
55 ACIMA	20	06	77,00%	23,00%
SUB-TOTAL	120	39	75,47%	24,53%
CONDUTOR				
0 A 14 ANOS	-	-	-	-
15 A 34 ANOS	34	01	97,14%	2,86%
35 A 54 ANOS	08	-	100,00 %	-
55 ACIMA	-	-	-	-
SUB-TOTAL	42	01	97,67%	2,33%
PASSAGEIRO				
0 A 14 ANOS	03	03	50,00%	50,00%
15 A 34 ANOS	10	04	71,43%	28,57%
35 A 54 ANOS	04	-	100,00%	-
55 ACIMA	-	-	-	-
SUB-TOTAL	17	07	70,9%	29,1%
TOTAL GERAL	179	47	79,2%	20,8%

Fonte: DAT, IML, Perícia.

Pelos dados apresentados, detectou-se que há um predomínio das vítimas na faixa etária de 15 a 34 anos, tanto na situação de pedestre, condutor ou passageiro.

3. Vítimas de Acidentes de Trânsito Segundo a Faixa Etária em
Manaus em 1993.

VÍTIMAS	SEXO		%	
	MASCULINO	FEMININO	MASCULINO	FEMININO
PEDESTRE				
0 A 14 ANOS	26	13	21,60%	48,10%
15 A 34 ANOS	47	08	39,10%	29,60%
35 A 54 ANOS	24	04	20,00%	14,80%
55 ACIMA	23	02	19,10%	7,40%
SUB-TOTAL	120	27	69,36%	69,23%
CONDUTOR				
0 A 14 ANOS	-	-	-	-
15 A 34 ANOS	20	-	57,10%	-
35 A 54 ANOS	14	01	40,00%	-
55 ACIMA	01	-	2,80%	0,01%
SUB-TOTAL	35	01	20,23%	2,56%
PASSAGEIRO				
0 A 14 ANOS	02	-	11,10%	-
15 A 34 ANOS	11	09	61,10%	81,80%
35 A 54 ANOS	03	01	16,16%	9,00%
55 ACIMA	02	01	11,10%	9,00%
SUB-TOTAL	18	11	10,40%	28,20%
TOTAL GERAL	173	39	99,99%	99,99%

Fonte: DAT, IML, Perícia.

O predomínio das vítimas na situação de pedestre, condutor ou passageiro é idêntica a do ano anterior, ou seja, de 15 a 34 anos, conforme dados apresentado na tabela anterior.

4. Local de Ocorrência de Vítima Fatal em Conseqüência de acidentes de trânsito em Manaus em 1992.

ESPECIFICAÇÃO	VÍTIMAS FATAIS
- PRONTO SOCORRO GETÚLIO VARGAS .	104
- PRONTO SOCORRO 28 DE AGOSTO ...	41
- OUTROS	05
- LOCAL (INCLUSIVE NO TRAJETO) ..	76
TOTAL	226

Fonte: INSTITUTO MÉDICO LEGAL

Ficou constatado, nesta tabela que no trajeto para o Pronto Socorro, na maioria das vezes, ocorre a vitimação fatal, o que nos dá a entender a gravidade dos acidentes de trânsito.

4. Local de Ocorrência de Vítima Fatal em Consequência de acidentes de Trânsito em Manaus em 1993.

ESPECIFICAÇÃO	VÍTIMAS FATAIS
- PRONTO SOCORRO GETÚLIO VARGAS	91
- PRONTO SOCORRO 28 DE AGOSTO	59
- OUTROS	14
- LOCAL (INCLUSIVE NO TRAJETO)	48
TOTAL	212

Fonte: INSTITUTO MÉDICO LEGAL

A exemplo do ano anterior, é destaque o número de vítimas fatais no local do acidente ou no trajeto aos Prontos Socorros, o que nos confirma novamente o alto índice da gravidade dos acidentes de trânsito, conforme tabela apresentada.

5. Análise e Interpretação dos dados Estatísticos em Relação as Últimas de Acidentes de
 Transito, Segundo Faixa Etária, em Manaus, no ano de 1992

IDADE SEXO MES	TOTAL GERAL	TOTAL SEXO		00 A 04		05 A 09		10 A 14		15 A 24		25 A 34		35 A 44		45 A 54		55 A 64		65 ACIMA	
		M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
JANEIRO	14	13	01	01		01				04		02		01		02					01
FEBREIRO	22	16	06		02	01	01		02	09	01	03		03							
MARÇO	14	10	04			01				01	01	03	03	02		01					02
ABRIL	18	15	03			01				07	01	03	01		01	02					01
MAIO	25	19	06		01	02				02	02	06	03	05		02		01			01
JUNHO	26	23	03				01			04	01	08		03		01	01				03
JULHO	18	12	06		01	01				03	02	02		01	02	03					01
AGOSTO	20	16	04			02				04		06	01	02				01			
SETEMBRO	12	09	03				01			04	01		02		01						02
OUTUBRO	18	14	04			01			01	02		05	02	02		01		01	01		02
NOVEMBRO	16	14	02	02						09	01	01	01			02					
DEZEMBRO	23	19	04			02	01			05	01	03		02		03		01			01
T. ANUAL	226	180	46	03	04	10	06	12	05	54	11	42	11	23	03	18	01	05	01	13	04

IDADE SEXO	TOTAL GERAL	TOTAL SEXO		00 A 04		05 A 09		10 A 14		15 A 24		25 A 34		35 A 44		45 A 54		55 A 64		65 ACIMA	
		M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
JANEIRO	14	12	02	-	-	-	-	-	-	01	01	04	-	05	-	02	01	-	-	-	-
FEVEREIRO	19	17	02	-	-	01	-	02	-	04	01	02	-	06	-	-	-	01	01	01	-
MARCO	10	09	01	-	-	-	-	03	01	-	-	02	-	01	-	01	-	02	-	-	-
ABRIL	15	13	02	01	-	02	01	02	-	04	01	-	-	02	-	01	-	-	-	01	-
MARÇO	22	17	05	01	-	03	02	-	02	04	-	04	01	01	-	02	-	-	-	02	-
JUNHO	13	13	-	01	-	-	-	-	-	01	-	06	-	01	-	01	-	02	-	01	-
JULHO	16	15	01	01	-	-	-	-	-	06	-	03	-	-	-	02	01	02	-	01	-
AGOSTO	20	16	04	-	02	01	-	02	-	03	02	02	-	05	-	01	-	02	-	-	-
SETEMBRO	22	22	-	01	-	03	-	02	-	04	-	08	-	02	-	-	-	02	-	-	-
OUTUBRO	25	21	04	01	-	03	-	02	-	04	02	07	01	-	-	01	01	01	-	02	-
NOVEMBRO	15	08	07	-	-	-	02	01	-	03	01	02	01	-	-	01	01	01	02	01	-
DEZEMBRO	21	15	06	-	-	-	01	-	-	03	03	03	01	04	-	02	01	-	-	03	-
T. ANUAL	212	178	34	06	02	13	06	14	03	37	11	43	04	27	-	13	05	13	03	12	-

Fonte: INSTITUTO MEDICO LEGAL

O percentual maior da últimas fatais está na faixa etária de 25 a 34 anos. Porém, cabe

VI - FUNDAMENTAÇÃO METODOLÓGICA

Contemporaneamente nada se faz sem o auxílio da pesquisa. A preocupação é racionalizar esforços e tempo na produção de conhecimentos, na implantação de serviços e descobertas de elementos que contribuam para a melhoria das condições daqueles que possuem veículos no trânsito.

O trabalho tem, com efeito, objetivos imediatos. Pretende-se, de imediato, melhorar a apresentação dos trabalhos prestados pela PM do Amazonas e, sobretudo, elevar o nível de aperfeiçoamento dos policiais destinados na prestação de serviço na mesma.

Visando atender a estes objetivos, a presente pesquisa foi estruturada em duas partes: primeiro, pela pesquisa bibliográfica, onde buscou fundamento e algumas normas que inovam nas estratégias do trabalho no trânsito; a segunda foi feita

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

através da convivência diária com o serviço, durante longo tempo de serviços prestados na Companhia de Polícia Rodoviária de Manaus, como Chefe do Setor de Multas do DETRAN e Coordenador do RENACH.

Quanto aos dados estatísticos, não chegamos à perfeição, embora seja considerada um dos mais úteis instrumentos de trabalho em todos os campos da investigação. Devem ser, entretanto, do conhecimento de todo pesquisador algumas noções sobre os instrumentos convencionais de estatísticas necessárias para facultar-lhe a leitura científica de obras que os utilizam e para seu uso nas investigações. Concentramos, pois, nossa atenção em dois elementos: quadros estatísticos e índices.

Tais elementos não esgotam, evidentemente a tarefa do pesquisador. A investigação vai muito além da coleta de dados e sua codificação.

VII - SUGESTÕES

Após discorrer sobre a competência das polícias militares para executar o policiamento e fiscalização do trânsito, sobre as infrações e acidentes de trânsito mais frequentes em Manaus e mostrarmos também através de dados estatísticos, os efeitos maléficos causados por motoristas infratores na referida cidade, daremos algumas sugestões especificamente no que diz respeito às atividades da Polícia Militar do Amazonas, no policiamento e fiscalização do trânsito.

- Necessário se faz que haja uma revisão completa no currículo de formação do policial militar a nível de praças, no que diz respeito à disciplina de trânsito, visando ^{na} um melhor preparo profissional. Hoje o despreparo profissional do policial militar inibe-o de atuar nas infrações mais complexas, o que faz o mesmo se acomodar e fazer como que automaticamente o que acha mais fácil;

- A nível de oficiais e praças da corporação, criar e desenvolver cursos e/ou estágios com o objetivo de treiná-los e capacitá-los para o ideal desempenho da missão;

- Promover intercâmbio com policiais de trânsito de outros Estados membros o que, promoveria a troca de informações e técnicas, além de experiências novas e bem sucedidas, possibilitando no futuro uma padronização de condutas para encontrar soluções adequadas à problemática do trânsito urbano e rodoviário;

- Estágios de adaptação devem ser promovidos pela Corporação para praças recém-transferidos para as unidades que executem policiamento de trânsito;

- Modificar ou adequar a execução do policiamento de trânsito em razão das necessidades atuais, ou até mesmo criar novos tipos de policiamento em Manaus, a exemplo do que hoje existe em outros centros mais avançados.

Ex.: A utilização de helicópteros como colaboração na supervisão e patrulhamento de trânsito, haja visto ^o que detectam facilmente as anormalidades como acidentes ou enguiços na pista. Também, podendo ser utilizados na ação repressiva contra infratores do trânsito, mormente no excesso de velocidade, ultrapassagens indevidas, desobediência à sinalização, etc, agindo conjugadamente com patrulhas de superfície, em horários, dias e locais pré-determinados;

- A execução da "vigilância ou repressão seletiva" para um melhor aproveitamento dos recursos policiais, que consiste na criação de formas especiais de procedimentos, além das ações rotineiras das patrulhas ou rondas e dos postos fixos. São as

operações especiais. Neste caso, a escolha dos momentos, lugares de atuação e infrações de trânsito visadas é consequência da experiência sofrida, revelada por dados obtidos por processos sofisticados, quando possível, quando não, pela simples observação de mapas de estradas, onde se assinalam os acidentes ou o exame de relatórios de serviços. A vigilância ou repressão seletiva é a técnica de fiscalização que pode ser de acentuada vantagem a qualquer polícia de trânsito, das menores às maiores;

- Criação de postos avançados de campo (PAC), localizados em pontos estratégicos e previamente estudados (alto de prédios), que serviriam para avisar o COMPOM quais são os locais de tráfego intenso e também avisar ao grupo de resgate do corpo de bombeiros em casos de acidentes de trânsito;

- Priorizar o policiamento de trânsito nos locais de riscos (pontos negros) previamente levantados através de minuciosos estudos referentes ao número de acidentes e de infrações cometidas por motoristas infratores;

- Criação de um trabalho em conjunto com a comunidade, verificando "in loco" os ensejos da mesma e as possibilidades de atendê-la dentro da Legislação de trânsito vigente.

C O N C L U S ã O

É inegável que o problema da violência do trânsito no Brasil é tão grave que já assume imagens de tragédias nacionais, com elevados gastos a nossa economia, face ao elevado número de acidentes que resultam em inúmeros óbitos e feridos, fora os danos ao patrimônio.

A segurança da sociedade manauara está, hodiernamente, ameaçada por um conjunto de fatores que merecem estudos minuciosos e profundos pelos dirigentes da Polícia Militar do Amazonas.

Numa visão mais abrangente, mostramos a importância da polícia de trânsito, onde concluímos que o trânsito hoje é problema de segurança pública e que segurança no trânsito é bem jurídico de incalculável valor.

O objetivo geral do presente trabalho foi esclarecer e comprovar a importância da execução do policiamento e fiscalização dos veículos em movimento, sensibilizando as autoridades competentes para a necessidade de priorizar essa execução, conforme dados fundamentalmente apresentados em nossa pesquisa, o que a faz se tornar prioridade imprescindível na atualidade.

Abordamos através de estudos feitos com profundidade, as infrações e acidentes de trânsito mais freqüentes em Manaus, no biênio 1992-1993, e ficou comprovado que as infrações são

cometidas tanto por veículos em movimento como em posição estática. Porém, as notificações aplicadas pelos policiais de trânsito nos veículos em posição estática, superam as aplicadas nos veículos em movimento em 61,6 %, mesmo sendo estes que se envolvem na quase totalidade dos acidentes.

Verificamos também que, o Policiamento Ostensivo, realizado com qualidade e objetividade nas cidades e rodovias, é o principal fator que possibilitará a curto prazo a minoração da violência no trânsito, como ficou comprovado pelas estatísticas apresentadas em trabalhos realizados em Belo Horizonte-MG e Campinas-SP.

Ressaltamos, também, o elevado número de vítimas fatais em Manaus no biênio 1992-1993, o que nos deixa cada vez mais convictos de que, para uma redução das mesmas a curto prazo, é imprescindível a prioridade do policiamento e fiscalização para os veículos em movimento.

Em fase da experiência que se tem sobre atividades inerentes ao trânsito, como Comandante da Polícia Rodoviária do Estado do Amazonas, Chefe do Setor de multas do DETRAN-AM e Coordenador do RENACH no Estado do Amazonas, e depois de efetuarmos várias pesquisas sobre o assunto, concluímos e aqui demonstramos que o policiamento de trânsito em Manaus não atua prioritariamente na prevenção ou repressão das manobras executadas pelos veículos em movimento.

A certeza da impunidade, o protecionismo, a defasagem das leis, a inexistência de uma política urbana capaz de melhorar a qualidade de vida, agravam ainda mais os problemas.

Como todo trabalho que envolve circulação de veículos

terá influência na Segurança Viária, minorando as manobras arriscadas quando na direção veicular, através do policiamento, evitar-se-á um maior número de ocorrências com acidentes de trânsito, que em muito contribuirá para a melhoria das condições de circulação dos veículos nas vias e conseqüente aumento no índice de segurança viária.

A complexidade das atribuições afetas a Polícia de Trânsito exige de seus componentes elevadas qualidades pessoais e funcionais, por isso é imprescindível que o policial cuide sempre de aprimorá-las, freqüentando cursos de atualização e aperfeiçoamento ou até fazê-lo por esforço individual.

Embora entendamos o papel do policial militar, mais como orientador que como repressor, é de se levar em conta que, de todos os fatores enumerados, a certeza da impunidade é o mais grave. Com efeito, a correta e rápida aplicação da Lei inibe o ímpeto transgressor, contribuindo para diminuir o impacto do problema do cidadão comum. Neste ponto, acreditamos que a atuação policial pode ser decisiva.

A nossa proposta em pedirmos prioridade de policiamento e fiscalização para os veículo em movimento, parece modesta, mas temos a certeza de sua importância para o trânsito manauara.

Sentimo-nos felizes por haver exposto nossa opinião sobre o assunto e ficaremos honrados se com esse trabalho tivermos conseguido oferecer algum subsídio para estudos futuros que venham a permitir que se chegue a um tipo ideal de policiamento de trânsito em Manaus.

Esperamos que, o nosso trabalho possa sensibilizar o

Comando da Polícia Militar do Amazonas, que, preservando a sua secular imagem de guardião da sociedade, oriente a adoção de medidas profundas e abrangentes que venham a solucionar os cruciais problemas de trânsito em Manaus.

Pois é de nosso entendimento, que a Polícia Militar, como Polícia Ostensiva e de Preservação da Ordem Pública, se junte a todos que, mediante um esforço consciente, polarizem aspirações da sociedade para a solução deste grave problema que é o trânsito.

A indicação de meios e estratégias de trabalho, sugeridos nesta pesquisa, visam contribuir para a formação e treinamento do pessoal designado a trabalhar no policiamento de trânsito no Amazonas.

B I B L I O G R A F I A

- ABREU, Waldyr de. Trânsito - Como policial e ser policiado sem infrações. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1979
- ANACLETO, Francisco João. Manual de Trânsito Ilustrado. Distr. Record.
- BARBOSA, Manoel Messias. A Imprudência nos Delitos de Automóvel. Ed. Jalovi, 1979.
- BASSI, Augusto Logosterna & RUBINI, L. La RC per la circolazione dei veicolí: Ginffré, 1972
- BRETO, Evandro Gomes. Dos Crimes Culposos e Dolo Eventual Nos Crimes de Trânsito. Vitória da Conquista, Bahia, 1974.
- CARVALHO, Maria Cecília M. de. Construindo o Saber; Técnicas de Metodologia Científica. 2a. ed., Papirus, Campinas-SP, 1989 , p. 149-176.
- JÚNIOR BRAGA, José - Cel PM - Trânsito - Um problema de Policiamento. Rio de Janeiro, 1988.
- LAZZARI, Carlos Flores & WITTER, Ilton Roberto da Rosa. Nova Coletânea de Legislação de Trânsito. 7a. ed., Porto Alegre ,

Sagra - DC Luzzatto, 1993.

- MEILIJ, Gustavo Raúl. Efectos Jurídicos de los accidentes de tránsito. Buenos Aires. Ed. Jurídicas Abril, 1978.
- PAGELLO, Ascânio. Técnica della circolazione e del traffico. CEDAN, 1971.
- PINHEIRO, Geraldo de Farias Lemes & RIBEIRO, Dorival. Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito. São Paulo; /1987.
- ROZESTRATEN, Reinier J.A. Psicologia do Trânsito. São Paulo: , EP-LL, 1988.
- SALOMON, D. Vieira. Como Fazer uma Monografia, Elementos de Metodologia do Trabalho Científico. 4a. ed., B.H.; Interlivros, 1974, p. 301.
- SALVADOR, A. Domingos. Métodos e Técnicas de Pesquisa Bibliográfica; elaboração e relatórios de estudos científicos. 2a. ed., Porto Alegre; Sulina, 1971.
- SEVERINO, A. Joaquim. Método do Trabalho Científico. 4a. ed. , São Paulo; Cortez, 1974.
- WITTER, Ilton da R. Trânsito - Regras Gerais. Sagra, Porto Alegre; 1989.