

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA E ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA
SUPERINTENDÊNCIA DA ACADEMIA ESTADUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ALTOS ESTUDOS DE SEGURANÇA
PÚBLICA – CAESP**

MARCO ANTONIO FERREIRA

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

**GOIÂNIA
2015**

MARCO ANTONIO FERREIRA

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

Artigo apresentado ao CAESP/2015, da Secretaria de Segurança Pública e Administração Penitenciária, em cooperação técnica com a Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Altos Estudos de Segurança Pública.

Orientadora: Prof^a. Mestra Nélia Cristina Pinheiro Finotti.

Data da Aprovação: ____ / ____ / ____

Orientadora: Prof^a. Mestra Nélia Cristina Pinheiro Finotti

Avaliador: Prof. Mestre Carlos Sérgio Souza Pinto de Almeida Franco

GOIÂNIA

2015

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

Marco Antonio Ferreira¹

RESUMO

Analisar a evolução histórica do trânsito e os seus problemas. Averiguar a relação de causa e efeito entre as mortes e as infrações de trânsito com foco para a conduta humana. Vislumbrar o papel da fiscalização e da legislação, enquanto ações repressivas do Estado. Ressaltar a educação como valor intangível priorizado na mudança de comportamento. Estudar o trânsito de Goiânia e suas particularidades, bem como examinar as providências tomadas pelo poder público local no sentido de garantir a paz e a segurança no trânsito. Destacar que legislar, fiscalizar, orientar e educar são ações esperadas por parte do poder público, que deve se orientar pelos princípios que fundamentam os direitos humanos, como cidadania, dignidade humana, reconhecimento do direito ao espaço público, ao direito de ir e vir, direito ao trânsito seguro, paz no trânsito e, em última instância o direito a própria vida. A metodologia utilizada pela pesquisa basicamente se fundou nas fontes bibliográficas, valorizando matérias sobre os acidentes de trânsito, realizando recortes de jornais de maior circulação no Estado, bem como a consultas a Superintendência Municipal de Trânsito SMT e, ainda a trabalho monográfico e outras obras e matérias disponíveis na *internet*.

Palavras-chave: Trânsito. Mortes. Cidadania.

ABSTRACT

Analyze the historical evolution of traffic and its problems. Ascertain the cause and effect relationship between the deaths and traffic violations focusing on human conduct. Envision the role of supervision and regulation, while state crackdown. Emphasize education as intangible prioritized in changing behavior. Study the transit of Goiânia and its particularities as well as examine the measures taken by local authorities in ensuring peace and security in traffic. Noting that legislate, supervise, guide and educate are expected actions by the government, to be guided by the principles that underlie human rights, such as citizenship, human dignity, recognition of the right to public space, the right to come and go, right to safe transit, peace in traffic and ultimately the right to life itself. The methodology used by the research basically was based on literature sources, valuing stories about traffic accidents, performing major newspapers clippings in the state, as well as consultation the Municipal Superintendent of Traffic SMT and also the monograph and other works and materials available on the internet.

Keywords: Traffic. Deaths. Citizenship.

¹Bacharel em Direito – Pontifícia Universidade Católica / Pós - graduação em Direitos Humanos – Universidade Federal de Goiás - Pontifícia Universidade Católica – Polícia Militar de Goiás / Pós – graduação em Docência Superior – Fac Lions

INTRODUÇÃO

O tema representa um tipo de violência recorrente na vida da sociedade. Os acidentes de trânsito são diários e causam muitas vítimas.

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

Este Artigo Científico priorizou a pesquisa bibliográfica, apoiando-se em recortes de jornais, dados estatísticos de órgãos públicos e privados e, ainda em outros trabalhos com tema similar.

O método utilizado foi o indutivo partindo de informações particulares para se chegar a uma proposição geral sobre o assunto.

O objetivo do trabalho consistiu em analisar o índice de mortes e suas causas no trânsito de Goiânia, bem como verificar como se processam a fiscalização e as políticas implementadas pelo poder público para minimizar as infrações de trânsito. A pesquisa espera também, provocar nos leitores desta obra, uma consciência crítica diante do quadro caótico que se afigura no trânsito de Goiânia.

O Artigo está didaticamente dividido em tópicos e subtópicos, visando a sistematização dos trabalhos, pela ordem dos assuntos abordados.

No Primeiro Tópico, buscou-se reconstruir sucintamente o histórico do trânsito, os problemas e as causas dos acidentes, bem como medidas de combate a essas causas.

No Segundo Tópico, voltou-se para a conduta humana no trânsito, apontada como causa principal dessa espécie de violência.

No Terceiro Tópico, vislumbrou-se o resultado e discussões da pesquisa, uma resposta às causas dos acidentes de trânsito, tendo como eixo principal a educação, uma vez que as providências tomadas pelo poder público no campo repressivo, por meio da fiscalização, implantação de radares, lombadas eletrônicas e fotossensores se mostraram não tão efetivas.

A conclusão confirmou parcialmente as hipóteses do Projeto de Pesquisa que antecedeu este Artigo Científico, conforme apontamentos nas Considerações Finais, nas quais são sugeridas algumas ações de curto, médio e longo prazo.

1 ACIDENTES DE TRÂNSITO

1.1 Histórico sucinto do trânsito

O trânsito está intrinsecamente ligado ao surgimento do homem, presente nas atividades simples como caminhar, fazer deslocamentos.

A história mostra que o homem, na busca de alimentos, a procura de um lugar propício à sobrevivência, abria caminhos, criava rotas, fazia suas trilhas.

Surgia assim, de forma bem incipiente o trânsito. Uma atividade essencialmente humana.

No início o trânsito era desorganizado e simples, não encontrava o homem dificuldades de tráfego, a não ser aqueles impostos pela natureza: terreno acidentado, a mata e, ainda os perigos enfrentados diante de animais selvagens.

À medida que o homem foi avançando no tempo, o trânsito prosseguiu se desenvolvendo, principalmente "com a domesticação de animais, por volta de cinco mil anos antes de Cristo", a exemplo do cão, do burro selvagem e do boi, que ainda hoje são utilizados na realização de serviços variados. (NASSOUR, 2003).

É com o invento da roda, pelos sumérios, por volta de 3.500 anos a.C., que o trânsito ganha um impulso significativo. A roda passará a ser usada nas atividades diárias da vida, inclusive auxiliando como meio de transporte, como demonstra Nassour (2003, p. 1):

A primeira indicação da figura de uma roda registrada numa placa de argila, auxiliando o meio de transporte humano, foi na Suméria, em 3.500 a.C. Gregos, romanos e egípcios, há mais de 2000 anos a.C., criaram vários modelos com raios, ao invés de placa de tábuas, para conduzir bigas de guerra e revestidas com pedaços de metal fundido, para resistirem aos fortes impactos provocados pelas colisões.

Com a utilização do "carro" de tração animal, intensificou-se o trânsito, tornando-o um pouco mais complexo. Surge então a necessidade de organizar caminhos e estradas, para garantir maior fluidez, segurança e, impor a disciplina.

O trânsito de pessoas e de veículos ganhou importância na Roma dos Césares, exigindo do Imperador Júlio César medidas disciplinadoras, que viabilizassem a convivência das "rodas" com as pessoas:

O império Romano em meados do primeiro século antes de Cristo, já lidava com o congestionamento do tráfego em Roma, no qual, uma das primeiras

medidas de Júlio César, foi banir o tráfego de "rodas", durante o dia, no centro de Roma. Mais tarde, foi limitado o número de carruagens que poderiam entrar na cidade.²

Nascia então a preocupação com os problemas do trânsito, principalmente de proteção ao pedestre que tinha que disputar espaço nas ruas com as carroças:

Antigamente, nas cidades de Pompeia e Roma, os pedestres já eram objetos de preocupação e cuidado. As ruas da Roma antiga eram feitas de pedras assentadas uma ao lado da outra. A travessia de pedestres era feita por blocos de pedra quadrados colocados sobre a rua, um sim, um não para que as rodas das carroças e bigas passassem entre os vãos. A 'faixa de pedestres' romana tinha como objetivos: a segurança, a facilidade de travessia e também a redução forçada da velocidade das carroças. Tudo isso para adaptar o ambiente ao pedestre e não ao carro³.

Com o crescimento da população e o aumento dos carros nas ruas os problemas se ampliaram e se multiplicaram.

Os acidentes de trânsito se tornaram os vilões da sociedade pós-contemporânea, vitimando hoje principalmente os jovens, entre 15 a 29 anos de idade, segundo a Organização Mundial de Saúde. (EM DISCUSSÃO, 2015)

1.2 No Brasil

No Brasil, é certo que não foi muito diferente do que ocorreu em outros lugares.

Avançando no tempo, os meios de transporte mudaram e chegaram os automotores.

O Brasil passou a fazer parte do quadro estatístico dessa espécie de violência urbana. No ano de 1897, Olavo Bilac, no Rio de Janeiro, chocou-se, na condução de um veículo automotor em uma árvore, na Estrada Velha da Tijuca, Rio de Janeiro, passando a ser o autor do primeiro acidente de trânsito em terras brasileiras, conforme a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. (ABMT, 2006)

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por

² <http://ocuriosohp.hpg.ig.com.br/trânsito.htm>, 18 ago. 2015

³ <http://ocuriosohp.hpg.ig.com.br/trânsito.htm>, 18 ago. 2015

62% das mortes por acidente no trânsito, de acordo com a Organização Mundial de Saúde. (EM DISCUSSÃO, 2015)

No Brasil, o primeiro Código de Trânsito foi o Decreto-Lei n. 3.671, de 25 de setembro de 1941, depois veio a Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966. E, hoje, encontra-se em vigor, o Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Em Goiás, acidentes de trânsito são a segunda maior causa de mortes, de acordo com o Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas (OMSH). Quando a questão é acidentes envolvendo motociclista o Estado ocupa a 15^a. posição no país, com a taxa de mortalidade de 8,1 mortes para cada 100 mil habitantes, acima da média brasileira de 6,3 por 100 mil habitantes. Em 2013 foram registradas 528 mortes em Goiás. (JORNAL DIÁRIO DA MANHÃ, 2015)

No Estado (Goiás) o gasto com acidentes de moto foi de 6,4 milhões, com 4.108 internações em 2014. (idem)

Ressalta a Organização Mundial de Saúde (2014) que esse valor não inclui custos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde. (idem)

Goiânia em 2015, tem mais de 1.300.000 pessoas. Possui uma frota de veículos automotores estimada em 1.140.000, contando todos os tipos de veículos. (SMT, 2015) Figura no topo da lista das Capitais com maior número de veículos (carros) por habitante, “cerca de 1,23 habitante, número que a torna a primeira entre as capitais brasileiras, passando à frente de Curitiba (PR), com 1,32, em maio de 2015”. (INSTITUTO CIDADE, 2015)

Com o crescimento de Goiânia aumentaram os problemas e, um que desperta a atenção é o da violência provocada pelos veículos que circulam na vias da cidade. Existe a preocupação de que, em 2020, Goiânia possa dobrar a sua frota. (JORNAL DIÁRIO DA MANHÃ, 2015)

1.3 O trânsito e sua complexidade

Pessoas e veículos (bicicleta, carroça, motos, motonetas), utilizam as vias, ora locais, ora de trânsito rápido, ora arterial, ora coletora, ora rural, ora urbana para se deslocarem pela cidade e da cidade para outras regiões.

O percurso que cada um toma para chegar ao seu destino é bem diversificado, e em razão do crescimento populacional, bem como a frota de veículos

nas cidades, transitar pelas ruas se transformou numa atividade perigosa, necessitando, de regras avançadas, atuais que permitam o movimento livre e espontâneo.

Muito embora a existência de normas claras e um conjunto de símbolos de trânsito espalhados pelas cidades, a exemplo das faixas de sinalização horizontal, como demarcação no solo, na pista e, a sinalização vertical, como as placas e, ainda a instalação de semáforos e também as presenças de guardas de trânsito, testemunhada pela pesquisa, a violência urbana, representada por acidentes entre veículos: colisão, choque, abalroamento, capotamento e atropelamentos (pessoas e animais) é um problema que ainda persiste e tem presença diária na sociedade.

Muitas vidas têm sido ceifadas prematuramente nas ruas, por causas externas, como o homicídio, suicídio, porém nunca morreu tanta gente no trânsito como nos últimos anos.

Há estimativas que 1,9 (um milhão e novecentas mil) pessoas devem morrer no trânsito até 2020 (passando para a quinta maior causa) e 2,4 milhões, até 2030. (EM DISCUSSÃO, 2015)

Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a "Década de ação para a segurança no trânsito" é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, 5 milhões de vidas até 2020. (EM DISCUSSÃO, 2015).

A Organização das Nações Unidas (ONU) publicou no dia 02 de março de 2010, a Resolução A/64/L44 definindo o período de 2011 a 2020 como a "Década de ações para a segurança no trânsito". O documento foi elaborado com base em estudos da Organização Mundial da Saúde (OMS) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. (idem)

1.4 Goiânia e seus problemas

"O trânsito de Goiânia é como uma sala já superlotada...". (INSTITUTO CIDADE, 2015). Como observado não tem espaço para tantos veículos e, mesmo assim a cidade continuou a receber, nestes últimos doze meses, no período de julho 2013 a junho 2014, mais 81 veículos por dia, chegando a casa de 1,14 milhão de automotores. (idem)

A frota em Goiânia no mês de julho de 2015, em números exatos, 1.144.727 veículos, incluindo todos os tipos. No somatório total estão assim distribuídos: 608.760 carros, 227.411 motocicletas e 50.462 motonetas. (SMT, 2015)

Para agravar a situação convivemos com a ausência de planejamento da cidade. O que também contribui com esse quadro. Existem obras por todas as partes, mas muitas delas com troca de função, como denunciado por Marta Horta, Diretora do Plano Diretor de Goiânia, ligada à Secretaria Municipal de Planejamento e Habitação (Seplanh). (JORNAL O POPULAR, 2015)

Marta Horta (2015), Diretora do Plano Diretor de Goiânia, ligada à Secretaria de Planejamento e Habitação afirma que o planejamento do poder público nem sempre condiz com as necessidades e anseios da população. Argumenta que as mudanças podem ser positivas para a cidade, como a ocupação por esportistas da Esplanada JK, no Centro de Convenção Oscar Niemeyer (CCON), ou negativas, como na Praça Felicíssimo Sena, quando a própria população faz daquele local área de estacionamento.

Para a arquiteta e urbanista Maria Ester de Souza, Vice-presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Goiás (CAU-GO, 2015) o uso dos equipamentos pelas pessoas nunca pode ser visto como errado, esta é a apropriação que se dá a cidade. Porém o poder público deve ouvir mais as pessoas por meio das audiências públicas.

No ano de 2000, moradores do Setor Marista usavam a Alameda Ricardo Paranhos para caminhadas e corridas, mesmo estando a dois quarteirões do Parque Areião. Eles alegavam que a pista do parque não era adequada por não ser plana e, por isso, preferiam a rua. Em 2011, para que os cidadãos deixassem de correr risco compartilhando a via com os carros, a Prefeitura se submeteu à destinação da população e fez uma pista de caminhada no canteiro central.

As calçadas são os maiores espaços públicos dentro de uma cidade e servem para a locomoção dos pedestres, mas em diversas vias de Goiânia, especialmente na região Central, como nas Avenidas Goiás e Anhanguera, além da rua 44, os equipamentos são usados por ambulantes e comerciantes que expõem suas mercadorias e praticam o comércio irregular. Sobre as calçadas há quem as utilize para estacionamento ou para jogar lixos, entulhos, realidade presente em todas as regiões da Capital.

A situação piora quando o tempo gasto no trânsito para o trabalho é ponderado. É somado a essa realidade.

Fica então a pergunta: qual é o tempo gasto pelo trabalhador em Goiânia, no trânsito? A resposta está na pesquisa realizada pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), que mostra que em 2012, os trabalhadores da Região Metropolitana de Goiânia gastaram duas horas no trajeto casa-trabalho-casa. Esse tempo é o 7º., entre as Regiões Metropolitanas brasileiras e três minutos a mais do que era registrado em 2011. (JORNAL O POPULAR, 2015)

O Secretário de Trânsito, Transporte e Mobilidade de Goiânia, Andrey Azevedo, explica que existe grande desequilíbrio econômico e de oferta de serviços entre as cidades, o que faz com que as pessoas procurem as regiões principais na Capital. (idem)

Outra pergunta que não quer calar: quanto custa um acidente para o Sistema Único de Saúde (SUS)? Essa indagação ecoa por todas as partes e a todo o tempo. É só consultar a internet sobre o tema e acompanhar os jornais de grande e média circulação.

Das 45 mil pessoas que perdem suas vidas em acidentes de trânsito no Brasil a cada ano, 12.040 são em motocicletas, cerca de 30% do total, deixando o País em 5º. lugar no ranking dos países com mais desastres do tipo (MS/2013). (JORNAL DIÁRIO DA MANHÃ, 2015)

O número demonstra aumento de 280% se comparado com 2003, quando foram registradas 4.292 mortes, de acordo com o Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIMMS). (idem)

Segundo dados divulgados pelo Ministério da Saúde (MS, 2015), o alto número de mortes causadas em acidentes de moto está sendo tratado como epidemia no País.

Em Goiás, acidentes de trânsito são a segunda maior causa de morte, de acordo com Observatório de Mobilidade e Saúde Humanas (OMSH).

Quando a questão é acidentes envolvendo motociclista o Estado ocupa a 15ª posição no país, com a taxa de mortalidade de 8,1 mortes para cada 100 mil habitantes, acima da média brasileira de 6,3 por 100 mil.

Segundo o Ministério da Saúde (MS), nos últimos seis anos, as internações hospitalares no SUS envolvendo motociclistas aumentaram 115% e o custo com o

atendimento a esses pacientes cresceu 170,8%. Em 2013 foram 170.805 internações por acidentes de trânsito, 88.682 por motos. Já dos R\$ 231 milhões gastos no atendimento às vítimas, o custo das internações dos motociclistas chegou a quase metade do total: R\$ 114 milhões. (JORNAL DIÁRIO DA MANHÃ, 2015)

Conforme relatos no Diário da manhã (2015), em Goiás o gasto com esse atendimento foi de R\$ 6,4 milhões, com 4.108 internações em 2014. O MS ressalta, porém, que esse valor não inclui custos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde.

A Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade de Goiânia, por meio do Ofício n. 441/2015 SMT, de 03 de setembro de 2015, informou que registrou os 10 locais mais críticos da cidade em relação ao grau de gravidade, pela severidade dos acidentes, no ano de 2013, a saber:

CLASSIFICAÇÃO	LOCAL	N. DE ACIDENTES
1º	Av.Araguaia c/ a Av. Anhanguera, Setor Central	43 - (zero morte, 23 feridos) Grau de severidade - 123
2º	Av. Anhanguera c/ Av. D, Lourdes Estivalete Teixeira, Esplanada do Anicuns	34 - (zero morte, 27 feridos) Grau de severidade - 118
3º	Av. Anhanguera c/ Av. Goiás Setor Central	30 - (uma morte, 23 feridos) Grau de severidade - 110
4º	Av. Perimetral Norte c/ Av. Goiás Fazenda Crimeia Caveiras	43 - (zero morte, 18 feridos) Grau de severidade - 107
5º	Av. Anhanguera c/ Alameda das Rosas Setor Oeste	43 - (zero morte, 20 feridos) Grau de severidade - 107
6º	Av. Goiás c/ Av. Independência Setor Central	59- (zero morte, 14 feridos) Grau de severidade - 103
7º	Av. Independência c/ Av. Quinta Avenida Setor Leste Vila Nova	47- (zero morte, 18 feridos) Grau de severidade - 99
8º	Av. T-4 c/ Av. T-63	31 - (uma morte, 15 feridos) Grau de severidade - 91
9º	Av. Oeste c/ Av. Goiás	38 - (zero morte, 19 feridos) Grau de severidade 90
10º	Av. T-9 c/ Av. T-2	37 -(zero morte, 16 feridos) Grau de severidade 89

Tabela 01- Grau de gravidade, pela severidade dos acidentes, no ano de 2013.

Fonte: Ofício n. 441/2015 SMT / Superintendência Municipal de Trânsito, Goiânia-GO

Verifica-se que são locais de cruzamento, entre grandes corredores de tráfego da capital, com elevado fluxo de veículos e pedestres, sendo campeões de

acidentes, tanto em número de ocorrências, como em grau de severidade. É preocupante quanto aos números apresentados. Em 2013 foram mais de 30.000 acidentes, com resultado morte de 198 pessoas. (Ofício n. 441/2015 SMT / Superintendência Municipal de Trânsito, Goiânia-GO)

Os problemas levantados são muitos, porém, apesar da gravidade, não podem ser objetos de desânimo e desencorajamento para o estudo sério e compenetrado sobre este mal do século XXI.

Marta Maria Alves da Silva, Coordenadora Geral de Prevenção de Acidentes e Violências do Ministério da Saúde, afirmou que o trânsito é a primeira causa de morte de crianças entre 10 e 14 anos e só perde para os homicídios em adolescentes e adultos jovens. “Vemos que o excesso de velocidade e o alcoolismo são os motivos que mais causam acidentes em todo o Brasil, mas em Goiânia há uma particularidade que é a motocicleta”. (JORNAL O POPULAR, 19 set. 2015)

Sustenta a Coordenadora que o aumento da frota de motos é o que propiciou essa situação.

1.5 Causas de acidentes

O fator humano está presente em quase todos os acidentes de trânsito. (VIAS SEGURAS, 2015).

Não é prematuro afirmar que o comportamento humano, é a causa primária dos acidentes de trânsito.

Somente nos primeiros meses do ano de 2015, a contar do mês de junho, 32.704 infrações foram flagradas na Capital. Na rua 44, no Setor Norte Ferroviário, por exemplo, foram 2,6 mil autuações por estacionamento irregular, em 4 meses. (INSTITUTO CIDADE, 2015)

Assim, constata-se que existe considerável relação diretamente proporcional de correspondência entre a incidência de infrações de trânsito, com a quantidade de acidentes de trânsito, resultando em muitos feridos e mortos, refletindo em flagrante violência urbana, especificamente no trânsito.

As infrações por excesso de velocidade revelam, por si só, o gosto pela velocidade. Foram 117.069 infrações por transitar com velocidade superior a máxima permitida em até 20%, registradas, no período de janeiro a maio de 2013. Outras infrações engrossam o rol das irresponsabilidades, tais como: 18.951 por

avancar o sinal vermelho do semáforo, registradas pela fiscalização eletrônica; 16.871 por transitar com velocidade superior a máxima permitida em mais de 20%; 15.547 por parar sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal; 11.093 por dirigir utilizando-se do telefone celular e 8.481 por avançar o sinal vermelho do semáforo, flagradas pelo agente de trânsito. Tudo isso no mesmo período. (PORTAL GOIÂNIA, 20 set. 2013)

1.6 Combate às causas de acidentes

Providências têm sido tomadas pelo poder público tem tomado, mas diante das pesquisas, pelos números alarmantes de infrações de trânsito, mudança de comportamento é algo que demanda tempo. E, a longo prazo. A Prefeitura de Goiânia tem investido em ações contínuas para o trânsito. “No primeiro semestre de 2013, a SMT realizou 258 atividades educativas na cidade. Nesse período, 150 escolas da rede municipal receberam atividades educativas, além de 25 unidades da rede particular. Palestras educativas e de direção defensiva foram promovidas em 20 empresas. Foi lançado também o projeto: Escola, Trânsito e Cidadania, além de ações educativas no tráfego, por meio das blitzes, com o apoio do Batalhão de Trânsito. (PORTAL GOIÂNIA, 20 set. 2013)

Fica claro que ações repressivas, fiscalizadoras, apenadoras, não são tão efetivas, embora eficazes. Trazem resultados momentâneos e não permanentes. Agora, ações educativas, como instrumento de mudança de comportamento, como ferramenta de mudança de mentalidade se mostram mais eficientes, eficazes e efetivas, justamente porque se prolongam no tempo. E, acima de tudo, transformam pessoas.

Partir para as escolas do ensino fundamental e outras entidades de ensino em níveis diversos, inclusive, universitárias, tem que ser o mote principal das ações governamentais.

A educação é apontada como a esperança de qualidade de vida, em todas as atividades humanas, porque envolve mudança de comportamento. E o problema do trânsito está no mau e viciado comportamento do homem. É urgente mudanças de paradigmas.

A frota de veículos no mundo, no Brasil, Goiás e Goiânia, não pára de crescer. Em 1904, existiam no mundo aproximadamente 55.000 veículos, em 1968 o

número de veículos já era de 215.756, portanto, um veículo para cada 14 pessoas.

Assim de 1904 a 1968 o crescimento da população automotiva aumentou mais de 200% em pouco mais de meio século em todo o planeta.

No Brasil, com o crescimento econômico, veio conseqüentemente o aumento do poder aquisitivo da população que passou a viver melhor, tendo acesso, a um número maior de bens de consumo, entre eles, o carro e a moto.

Em Goiânia, em particular, o índice de motorização é de “cerca de 1,23 habitante, número que a torna a primeira entre as capitais brasileiras, passando à frente de Curitiba (PR), com 1,32, em maio de 2015.

Diante de referido quadro acredita-se que logo haverá 1 (um) veículo para cada habitante goianiense.

Conclui-se, assim que, se a situação constatada da cidade de Goiânia, em especial, a vivida no trânsito, não é boa, imagina-se como será no futuro.

Daí, ser imprescindível e inadiável o presente estudo, que vem buscando denunciar o quadro vil de violência, provocada por ocasião da circulação na cidade.

2 A CONDUTA HUMANA

A falha humana é apontada como a principal causa dos acidentes de trânsito.

Nogueira (2003, p. 230) afirma que não se pode negar que a falha humana é justamente a grande responsável pela maioria dos acidentes.

Rocha (2003, p. 164-165), estudioso e pensador das questões de trânsito, corrobora com referido pensamento:

Os acidentes de trânsito são também objeto de estudos sob o ponto de vista da psicopatologia. Além de terem sua origem nas circunstâncias do meio ou serem causados por falhas mecânicas dos veículos, os acidentes são ocasionados principalmente pelo fator pessoal.

Da Rocha (2003), advogado e especialista em trânsito, afirmou: “a nova lei editada em 1.997, o festejado Código de Trânsito Brasileiro, criou um lampejo de esperança...”.

Acreditava-se, então à época, que a nova lei poderia mudar a conduta do motorista, do pedestre, a maneira de usar o veículo. Apostava-se que um trânsito

melhor seria possível.

Incrédulo, Da Rocha (2003) declarou: “decorridos 05 anos se vê que não foi possível e, pelo que parece não o será. Criamos uma nova lei, abominamos a anterior e, acabamos por dar a nova lei o mesmo destino da revogada...”.

Lazzarini (1999, p. 311) acredita que deve haver a participação em mesmo nível do trinômio: engenharia, educação e espaço legal, ressaltando que um elemento deve estar associado ao outro, de forma integrada.

Trânsito, realmente, não se resume ao só policiamento especializado, como antigamente se acreditava. Em outras palavras, trânsito não é caso só de polícia, menos ainda de polícia que não seja especializada, não é o caso só de polícia de trânsito, embora esta tenha papel de relevo no trânsito. Entendem que o suporte para o condicionamento de comportamentos adequados no trânsito repousa, indubitavelmente, na participação, no mesmo patamar, dos integrantes do trinômio do trânsito, propagado universalmente, nos famosos três "E" - Engenharia, Educação e Esforço Legal.

O trânsito não pode ser visto como um problema exclusivo da norma jurídica ou da fiscalização, mas, principalmente, compreendido como a conjugação dos elementos: engenharia, educação e esforço legal.

3 SUPERAÇÃO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

A educação, não de hoje, mas desde os primórdios, foi absorvida pelos antepassados, como um instrumento propiciador da vida em sociedade.

A educação acompanha a história da humanidade e, assim, é compreendida como “processo de desenvolvimento da capacidade física, intelectual e moral”. (AURÉLIO, 2.008, p. 334)

O homem como ser eminentemente social, é aberto, à aprendizagem, a todos os sinais informativos tanto físicos, como intelectivos e formadores da moral.

Observando nesta ótica, o homem e a educação, acredita-se que é possível melhorar, porque é um processo inesgotável a partir do momento que é possível aprender continuamente e sobretudo cumulativamente.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, sob o viés da possibilidade da construção de um cidadão melhor, estabeleceu que a educação, específica para o trânsito, deve se processar obedecendo ao que prescreve o artigo 74, de seu diploma legal, a saber:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. § 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito. § 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

A campanha de educação de trânsito se insere nesse contexto e, não pode ser ignorada como elemento inibidor da violência de trânsito, pois, nesse período de campanha, os acidentes de trânsito diminuem sensivelmente, portanto o referido Código de Trânsito em seu art. 75, *caput*, prevê:

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e a Semana Nacional de Trânsito.

Como pronunciado anteriormente, a educação é de extrema relevância para a formação do indivíduo e, "*in casu*"⁴, a de trânsito, não poderia ficar excluída das escolas, tanto da pré-escola, quanto as de 1º, 2º e 3º graus, valendo-se da importante conclusão de que é nas escolas onde o indivíduo tem um espaço ideal ao aprendizado. Portanto, feliz é a redação do art. 76, *caput* e seus incisos, do CTB, a saber:

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.

Os artigos 77 e 78 do CTB, também afirmam sobre a importância da

⁴No caso (na espécie em julgamento).

educação para o trânsito:

Art 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante propostas do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em casos de acidentes de trânsito. Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificados nos períodos e na forma estabelecidos no art.76.

Art 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados a prevenção de acidentes. Parágrafo Único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei n. 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Fica evidente que a superação da violência urbana no trânsito pende para a educação à um “movimento da lei e da ordem”.

Embora a repressão, pela aplicação da norma, conjugada a uma ação fiscalizadora (autuação/notificação), somada a presença de agentes de trânsito em pontos de elevada vulnerabilidade, seja mais eficaz, alcança resultados imediatos, mas não satisfatórios, pois os números levantados de infrações e acidentes de trânsito indicam que há considerável violação das normas.

Conforme levantado pela pesquisa, o excesso de velocidade é a infração que figura em primeiríssimo lugar, acompanhado por outras infrações, não menos graves, como o uso do celular ao volante e a ingestão de bebida alcoólica associada a direção, etc.

Infere-se, portanto, sem dificuldades, que as infrações se deram em razão do desrespeito às normas de trânsito, ratificando o pressuposto sobre a fragilidade da formação do indivíduo e a real, impostergável e imperiosa necessidade da educação para a formação de uma consciência cidadã, com mostras ao respeito à igualdade, à liberdade e à vida como bens fundamentais da humanidade.

4 METODOLOGIA

A metodologia adotada deste Artigo Científico priorizou basicamente a pesquisa bibliográfica, recorrendo a recortes de jornais, trabalhos monográficos, consulta a *internet* e a própria legislação de trânsito.

Ressalta-se que foi feita uma vasta juntada, principalmente, de recortes de jornais, em especial O Popular e Diário da Manhã, jornais de grande circulação no Estado de Goiás, os quais trouxeram matérias sobre acidentes de trânsito, denunciando a conduta dos motoristas e pedestres nas vias. As matérias ora discorriam sobre a falta de planejamento do poder público, ora sobre a imprudência do usuário da via e outros aspectos. Destaque, para o diagnóstico de especialistas, indicando sempre o comportamento humano, a sua imprudência ao exceder a velocidade e muitas das vezes dirigir alcoolizado, colocando em risco a própria vida e a de terceiros.

Foi empregado o método indutivo considerando as informações particulares colhidas em cada recorte de jornal, em cada dado estatístico, inclusive disponibilizado pela SMT Goiânia. Tudo isso para se chegar a uma verdade geral sobre o tema objeto desta pesquisa.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Na pesquisa observou-se a falta de respeito para com as regras de trânsito. Muito embora a arrojada fiscalização associada às medidas de cunho técnico, por meio de obras de engenharia, por meio de medidas de modificação do tráfego da via, instalação de equipamentos eletrônicos em vias de elevadíssimos índices de acidentes de trânsito e gravidade de veículos, verificou-se que as infrações são consideravelmente significativas, revelando um comportamento insensível por quem utiliza as vias, tanto por parte do motorista como do pedestre, que não raras vezes desobedecem aos sinais de trânsito: atravessando a via fora da faixa, atravessando a faixa com o sinal vermelho.

O motorista e o motociclista são os maiores responsáveis pela violência praticada nas ruas de Goiânia, alcançando índices alarmantes de infrações, chegando a marca de mais de 30.000 nos cinco primeiros meses do ano de 2015. (CIDADE, 2015)

Goiânia caminha sobre rodas e as obras públicas para minimizar os problemas de tráfego, ainda não têm efetividade relevante para conter a avalanche incômoda de violação aos direitos individuais e a dignidade da pessoa humana.

A imprudência, a indisciplina, a ignorância voluntária ou involuntária, o hábito da velocidade exagerada, a agressividade, o estado psicofísico e o alcoolismo fazem

parte do dia a dia do condutor e da cidade goianiense.

Ficou evidente que existe uma estreita e proporcional relação de correspondência entre a incidência de infrações de trânsito com a quantidade de acidentes de trânsito.

Estudos realizados por países que primeiro sofreram com esse problema chegaram a conclusão que é preciso conjugar força, engenharia e educação para melhorar o trânsito, como se vê em depoimento de Beux (2003, p. 42):

Nos EUA e Europa, para enfrentar o problema dos acidentes, desde a década de 40, adotou-se slogan dos três ES - EEE - que significa Engeneering + Enforcement = Education, ainda hoje citado por especialistas. Mas naqueles países, a palavra Enforcement, significa assegurar o respeito e o cumprimento da lei, e essas medidas são efetivamente postas em práticas, enquanto que nós estamos ainda longe de conseguir fazer com que todos cumpram a lei; que realmente seja executada a lei.

Assegurar o cumprimento da norma, passa por uma conscientização de respeito à lei. Respeitar significa enxergá-la como instrumento importante para disciplinar a conduta de todas as pessoas e, essa compreensão só se adquire com a educação. Educação como geradora de atitudes nascidas da vontade livre e consciente, ou seja, voluntária, de fazer o que é certo, por ser certo.

Podemos concluir por meio da pesquisa, que o poder público tem investido no trânsito, porém a violência é diária e muito numerosa. Outro ponto é que a população se mobiliza, mas quando está ao volante não apenas convive como também pratica a violência no trânsito. Os investimentos existem, porém não fazem frente ao quadro de infrações e acidentes, indicado pelas estatísticas. Investir na educação é urgente, principalmente de crianças, no ensino fundamental. Trabalhar com a base. Não que não se deva dar atenção para o adulto. O fato é que estamos fazendo errado. Começar pela infância e prosseguir com os adultos é uma das soluções .

Além de investimentos na educação, outras ações podem ser realizadas, como: mudanças na formação dos condutores no Brasil e também nas provas para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação e, para a Habilitação de Motocicletas, utilizar simuladores, assim como já está ocorrendo para os automóveis e, ainda inserir a obrigação de freios tipo ABS para as motos.

5.1 Ações sugeridas

Algumas ações sugeridas encontradas pela pesquisa podem ser implementadas em Goiânia, tais como:

1. Curto prazo:

Pedágio nas regiões centrais – medida impactante e de rápida assimilação;

Ciclovias para o uso do transporte alternativo (bicicletas) – uso diário e não restrito aos finais de semana.

2. Médio prazo:

Intervenções viárias (viadutos, trincheiras e elevados) – melhoram sensivelmente o fluxo de veículos;

Aumento dos impostos – desestimular a aquisição de veículos e o aumento da desproporção entre veículos e habitantes;

Rodízio de veículos – diminui a quantidade de veículos nas ruas e estimula a utilização do serviço público de transporte.

3. Longo prazo:

Melhorar o transporte público – a utilização de veículos será reduzida, reservada apenas para passeios e ocasiões especiais. Aumenta a confiança nos serviços públicos;

Bus Rapid Transit (BRT) - **ônibus de tráfego rápido** e faixas exclusivas de trânsito. Melhoram a fluidez.

4. Outras experiências que poderiam ser aproveitadas:

a. Nova York:

Redução do limite de velocidade máxima para 40 km/h em alguns bairros – envolve redesenho de ruas e implantação de radares.

b. Londres:

Redução do limite de velocidade máxima para 32 km/h nas principais ruas e avenidas da cidade – envolve replanejamento de sinalizações e reorientação do tráfego.

c. França:

- Redução do limite de velocidade máxima para 50 km/h em áreas urbanas.
- d. Austrália, Dinamarca, Noruega e Zurique:
Idem a França.
5. No Brasil, outras experiências de igual forma que poderiam ser aproveitadas:
- a. São Paulo:
Redução do limite máximo de velocidade nas marginais Tietê e algumas vias arteriais para 50 km/h.
 - b. Curitiba:
Redução do limite máximo de velocidade das principais vias da região central para 40 km/h.
6. Ações educacionais:
- a. Incluir na grade curricular das escolas de ensino fundamental a educação de trânsito.
 - b. Espalhar pela cidade de Goiânia *outdoor* com imagens que estimulem a paz, a segurança, a gentileza, a convivência harmoniosa entre veículos e pessoas.
 - c. Além da Semana Nacional de Trânsito em setembro, que se fizesse em março, todo ano, a “Marcha Nacional de Trânsito”, mobilizando pessoas a se envolverem com a questão do trânsito.

A pesquisa espera que este trabalho contribua para o enriquecimento dos leitores e pesquisadores, lembrando que, a lei não pode ser a resposta isolada para o problema e, tampouco a fiscalização ou a repressão, com aplicação de multas. Tudo isso é importante, mas, sem a resposta principal não avança. Educação é o braço forte, que associada as demais ferramentas faz a diferença.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A educação de trânsito deve ter a primazia por parte das autoridades de trânsito, pois a educação promove um crescimento despertando a sensibilidade do cidadão, levando-o a refletir. Gerando por parte de todos comportamentos mais responsáveis e humanos no trânsito.

Assistimos, com frequência, propagandas de trânsito apelando para a consciência do cidadão, buscando um despertar moral, um posicionamento valorativo do indivíduo.

A Superintendência Municipal de Trânsito (SMT) com o slogan "é a sua consciência que melhora o trânsito", "paz no trânsito", "área calma" chama o cidadão para o processo e lhe dá a sua parcela de responsabilidade e cooperação por um trânsito melhor, com mais segurança, tranquilidade e paz.

Agora, não se pode olvidar essa realidade, mas abraçá-la acreditando que é possível melhorar, começando individualmente por cada cidadão, a ponto de se sentir responsável por cada infração, por cada atropelamento, por cada morte, por cada ferimento ocorrido nas ruas.

Mais que uma questão de fiscalização e de legislação, a problemática do trânsito passa pela educação. Ficou claro que, diante de quadro tão assustador, só uma tomada de atitude por parte de toda a sociedade, poderá mudar essa situação hedionda e intolerante nas ruas de Goiânia e, em todo o Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO. Disponível em: <<http://www.abramet.Org/curiosidade/?OQ=curiosidade&OQ2=curiosidade>>. Acesso em: 18 ago. de 2015.

BEAUX, Armindo. **Acidentes de Trânsito na Justiça**. V.IV. Porto Alegre: Sulina, 1978, p.15. In.: Monografia para o Curso do Direito/UCG: Violência Urbana: Acidentes de trânsito nas faixas de Pedestre - Atropelamentos de pessoas por veículos automotores em Goiânia, p. 42, 2003. FALCÃO, Gilvan Pereira.

BRASIL, Constituição Federal; Código Penal Brasileiro; Código Processual Penal; Código Civil; Código de Processo Civil e Legislação Complementar Fundamental. 2. ed. (revista e atualizada) até 30.09.2002, Barueri, S/P: Manole, 2003.

BÍBLIA SAGRADA (Provérbio 22.6), traduzida para o português. João Ferreira de Almeida, edição revista e corrigida - Sociedade Bíblica do Brasil, Barueri, SP, 1969.

CURIOSOS. **Trânsito na antiguidade**. Disponível em: <<http://ocuriosohp.hpg.ig.com.br/trânsito.htm>>. Acesso em: 18 de ago. de 2015

DA ROCHA, Cláudio Silva. **Oficial da Reserva da Brigada Militar (RS)**. Advogado, Consultor e Especialista em Segurança do trânsito. Trânsito: Os direitos e garantias fundamentais. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/2882/confira-o-artigo-de-claudio-silva-darocha%3Cbr-%3Esobre-transito-e-alcoolemia>>. Acesso em: 02 nov. 2015.

EM DISCUSSÃO: **Estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre Mortes por Acidentes de Trânsito em 178 Países é Base para Década de Ações para Segurança**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/em-discussao/motos/saude>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **O Dicionário da Língua Portuguesa**. Revisado Conforme Acordo Ortográfico. 6. ed. Revisado e atualizado. 2008, p. 334.

INSTITUTO CIDADES: **Goiânia, a capital dos veículos**. Disponível em: <<http://www.institutocidadegoiania.com.br/noticia>>. Acesso em 21 de ago. 2015.

JORNAL DIÁRIO DA MANHÃ. **Acidente de trânsito mata mais do que câncer em Goiás**. 26 mai. 2015.

JORNAL O POPULAR. **Áreas com fins modificados**. 14 set. 2015.

_____. _____. **Tempo perdido**. 15 set. 2015.

_____. _____. **Mortes no trânsito**. 19 set. 2015.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia Científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

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

LISITA, Gabriel. **Mais Veículos que Gente**. In: Diário da Manhã, Goiânia-GO, quinta-feira, 21 fev. 2008, p. 12 e 13, Cidades. Disponível em: <<http://www2.dm.br/digital/index.php?edição=7412>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

NASSOUR, Alberto Cury. **A roda: a maior invenção tecnológica**. Artigo número 19, maio/junho 2003, publicado na Pasta Eletrônica de Ciências. Disponível em: <http://www.cdcc.sc.usp.br/ciencia/artigos/art_19/roda.html>. Acesso em: 22 de Junho de 2007

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

PORTAL GOIÂNIA: **Campanha mobiliza contra mortes no trânsito**. Disponível em: <<http://www.goiania.go.gov.br/portal/servicos.shtml>>. Acesso em 05 set. 2015

_____. Prefeitura promove ações para reduzir violência no trânsito de Goiânia. Disponível em: <<http://www.goiania.go.gov.br/portal/servicos.shtml>>. Acesso em 19 set. 2015.

ROCHA, Luiz Carlos. **Direito de Trânsito: Teoria e prática**. 4ª. ed., São Paulo: Sugestões Literárias, 1988, p. 164 - 165. In.: Monografia para o Curso de Direito/UCG: Violência Urbana: Acidentes de Trânsito nas Faixas de Pedestre - Atropelamentos de Pessoas por Veículos Automotores em Goiânia, p. 24, 2003 - FALCÃO, Gilvan Pereira.

RODRIGUES, Divânia. **Acidente de Trânsito Mata mais do que Câncer em Goiás**. In: Diário da Manhã, Goiânia-GO, 26 mai. 2015, Cotidiano. Disponível em: <<http://www.dm.com.br/cotidiano/2015/05/acidente-de-transito-mata-mais-do-que-cancer-emgoias.html>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

SURINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO. GOIÂNIA. **Dados estatísticos. Ofício n. 441/2015 SMT**. 03 set. 2015