

RIO GRANDE DO NORTE
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA E
DEFESA SOCIAL
POLÍCIA MILITAR
DIRETORIA DE ENSINO
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
XI CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

CAP PM ALBERVAN CIRNE DE MEDEIROS

**A ATUAÇÃO DO 3º DISTRITO DE POLÍCIA
RODOVIÁRIA ESTADUAL EM FACE DOS
ACIDENTES DE TRÂNSITO EM SUA
CIRCUNSCRIÇÃO.**

NATAL/RN
2017

CAP PM ALBERVAN CIRNE DE MEDEIROS

**A ATUAÇÃO DO 3º DISTRITO DE POLÍCIA
RODOVIÁRIA ESTADUAL EM FACE DOS
ACIDENTES DE TRÂNSITO EM SUA
CIRCUNSCRIÇÃO.**

Artigo Científico apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, da Academia de Polícia Militar “Cel Milton Freire de Andrade”, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista.

Orientador: TC PM Ezaú Macêdo de Medeiros

NATAL/RN
2017

CAP PM ALBERVAN CIRNE DE MEDEIROS

**A ATUAÇÃO DO 3º DISTRITO DE POLÍCIA
RODOVIÁRIA ESTADUAL EM FACE DOS
ACIDENTES DE TRÂNSITO EM SUA
CIRCUNSCRIÇÃO.**

Artigo Científico apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, da Academia de Polícia Militar “Cel Milton Freire de Andrade”, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista.

Artigo Científico apresentado em: ____ /novembro /2017.

BANCA EXAMINADORA

Orientador
Instituição

Membro
Instituição

Membro
Instituição

NATAL/RN
2017

A ATUAÇÃO DO 3º DISTRITO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL EM FACE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM SUA CIRCUNSCRIÇÃO

Albervan Cirne de Medeiros¹

Ezaú Macêdo de Medeiros²

RESUMO

Os acidentes de trânsito vitimam fatalmente por ano no Brasil milhares de pessoas no auge das atividades intelectuais, laborais e econômicas, sem esquecer o valor não tangenciável do sofrimento às famílias que perdem seus entes queridos. A região do Seridó do Rio Grande do Norte não foge a essa realidade em suas rodovias e vias urbanas, sendo o 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual competente para a fiscalização, orientação, assistência e atendimento às demandas de trânsito nas rodovias estaduais e parte das zonas urbanas das cidades seridoenses. Diante disso, o presente artigo tem como escopo analisar por meio de dados estatísticos quais as rodovias e cidades onde mais ocorrem acidentes e óbitos no trânsito. A pesquisa é de cunho quantitativo, de caráter bibliográfico, descritiva e exploratória, com trabalho de campo na região lócus da pesquisa. Os dados mostram uma realidade preocupante quanto ao número de óbitos, principalmente envolvendo motocicletas, embora abaixo do cenário nacional.

PALAVRAS-CHAVES: Acidente. Trânsito. Vítima.

ABSTRACT

Traffic accidents have fatally killed thousands of people every year in Brazil at the height of intellectual, labor and economic activities, not forgetting the non-tangible value of suffering to families who lose their loved ones. The Seridó region of Rio Grande do Norte does not escape this reality in its highways and urban roads, being the 3rd District of State Highway Police competent for the supervision, guidance, assistance and service to the demands of transit in the state highways and part of the zones cities. Therefore, the purpose of this article is to analyze, through statistical data, the highways and cities where accidents and traffic deaths occur most. The research is of a quantitative nature, of a bibliographic, descriptive and exploratory character, with fieldwork in the locus of the research. The data show a worrying reality regarding the number of deaths, mainly involving motorcycles, although below the national scenario.

KEYWORDS: Accident. Traffic. Victim.

1 Capitão da Polícia Militar, Graduado em Direito pela UFRN, Autor do artigo. E-mail: albervancirne@yahoo.com.br

2 Tenente Coronel da Polícia Militar, Graduado em Direito pela UFRN, Orientador do artigo: E-mail: ezaumedeiros@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

O trânsito brasileiro é um dos mais violentos do mundo, vitimando fatalmente, segundo dados do Ministério da Saúde, em 2014, mais de 43.000 pessoas, com 201.000 feridos hospitalizados. Por sua vez, a seguradora Líder, entidade gestora do seguro DPVAT (2014), informa que, em 2014, pagou mais de 52.000 indenizações por morte e mais, de 596.000 por invalidez.

Segundo estatísticas do Centro Integrado de Operações de Segurança Pública (CIOSP) em conjunto com o Departamento Estadual de Trânsito (Detran/RN), no ano de 2016, morreram vítimas de acidentes de trânsito no Rio Grande do Norte 638 pessoas, sendo 62 em Natal, 548 no interior do estado e 28 não especificados. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) expressa em seu Art 1º, §2º, que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, portanto, o CTB faz menção à cidadania, tão esquecida nos dias atuais.

Ao se debruçar sobre os acidentes de trânsito nas rodovias estaduais no Seridó do Rio Grande do Norte (RN), o 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual (3º DPRE) cumpre o seu dever de buscar medidas que objetivam um trânsito seguro, fiscalizando e realizando policiamento ostensivo de trânsito, além de adotar ações que assegurem o direito de todos os cidadãos de ir e vir aos mais variados destinos do Seridó do Rio Grande do Norte.

Em virtude dos mais de 400 quilômetros de malha viária estadual pavimentada na região do Seridó do RN, segundo o Departamento de Estradas e Rodagens do Rio Grande do Norte (DER), fica claro que os órgãos de fiscalização, em particular o 3º DPRE, não têm condições de cobrir a contento toda essa área, daí porque a importância dessa pesquisa ao fornecer dados e estudos que otimizarão o emprego do policiamento ostensivo de trânsito nas rodovias estaduais.

A partir da implementação de uma política organizacional calcada no conhecimento prévio de sua missão, objetivo, público alvo, nada obsta, que outras Unidades Policiais adotem essa pesquisa como base e evoluam com novos conceitos em suas respectivas circunscrições.

Na região do Seridó do Rio Grande do Norte não é diferente no tocante aos sinistros ocorridos em suas rodovias, sejam estaduais ou federais. Tais sinistros

na maioria das vezes estão ligados à forma como se conduz os veículos, cujos motoristas se apresentam infringindo as normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Em face do exposto, o legislador federal elaborou o Código de Trânsito Brasileiro, no qual há uma série de infrações administrativas e crimes, cujo objetivo é diminuir esses números tão alarmantes.

O 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual (3º DPRE) atua nas rodovias estaduais inibindo e reprimindo atos afetos à segurança pública e de trânsito, ressalte-se os crimes de trânsito e infrações cometidos em sua circunscrição, cujo maior objetivo é justamente oferecer um trânsito seguro à população, escoando a produção de produtos regionais, encurtando distâncias, possibilitando interação e diversidade entre pessoas.

Diante desse cenário, elegemos como questões de pesquisa: como se dá a atuação do 3º DPRE concernente às demandas de policiamento ostensivo de trânsito nas rodovias estaduais da região do Seridó do estado do Rio Grande do Norte? Qual a quantidade de óbitos em decorrência de acidentes de trânsito atendidos pelo 3º DPRE? Como o 3º DPRE encaminha e dá resolutividade às ocorrências envolvendo tais acidentes? Como o 3º DPRE dispõe seu policiamento, preventivamente, frente aos acidentes abordados?

A relevância do estudo se dá pelo fato que o 3º DPRE necessita de um arcabouço de informações acerca da quantidade de acidentes envolvendo pessoas feridas e que vem a óbito em sua circunscrição e devido à inexistência de dados, literatura sobre o tema, em nossa região, faz-se oportuno pesquisar para, a partir daí, empregar o policiamento pontualmente em face dos acidentes que vêm à tona, buscando a redução dos sinistros ocorridos.

Assim, os objetivos do presente artigo, foram: investigar os índices dos acidentes de trânsito na região do 3º DPRE a partir de informações de dados entre os anos 2015 a 2017 (jun./2015 a mai/2016; jun./2016 a mai./2017) e identificar os acidentes de trânsito na região do Seridó/RN; verificar como o 3º DPRE encaminha e dá resolutividade às ocorrências envolvendo e, analisar como a Unidade dispõe seu policiamento, preventivamente, frente aos acidentes abordados.

Os procedimentos metodológicos utilizados, foram a pesquisa de cunho quantitativo, de caráter bibliográfico, descritiva e exploratória, através do trabalho de

campo na região lócus da pesquisa, utilizou-se ainda análise documental a partir de dados estatísticos junto ao 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual, Delegacia da Polícia Rodoviária Federal (sede Caicó) e do Instituto Técnico e Científico de Perícia/Caicó-RN no período de jun./2015 a mai2016; jun./2016 a mai./2017 A pesquisa teve respaldo teórico em especial nas legislações que abordam sobre o tema, tais como: Mapa da Segurança Viária no Brasil, Plano Nacional de Segurança no Trânsito - 2011-2020, Observatório Nacional da Segurança Viária, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), além do respaldo de autores que discutem sobre o tema aqui proposto.

A estrutura do artigo se apresenta em seções que são interligadas e que pretende fazer com que o leitor possa entender e aprofundar seus conhecimentos sobre acidentes de trânsito tendo como lócus de investigação a região do Seridó do estado do Rio Grande do Norte. Assim, o presente estudo não tem a pretensão de esgotar sobre o tema aqui abordado mais de contribuir com novas reflexões.

1 REFERENCIAL TEÓRICO

Esta seção visa trazer e apresentar o objeto de estudo de forma mais ampliada a partir da base teórica respaldada em autores que discutem sobre o tema e o aparato normativo que regulamenta e trata sobre acidentes de trânsito na realidade brasileira e como se apresentam os dados estatísticos sobre tais sinistros.

1.1 O trânsito enquanto esfera da segurança pública

A segurança pública não deve ser entendida apenas como um assunto adstrito ao universo policial, à criminalidade e nem apenas eminentemente do estado. A própria Constituição da República Federativa do Brasil (CF/1988) preconiza que a segurança pública é dever do estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, porquanto, a incolumidade das pessoas se evidencia também por meio de um trânsito seguro.

Segundo Vilas Boas e Silva (2015), o trânsito e segurança pública são temas que podem ser analisados conjuntamente, diante de inegáveis conectividades

entre os mesmos. Conforme aponta Jellinek *apud* Novelino (2010), os direitos fundamentais são divididos em três grupos: direitos de defesa, direitos prestacionais e direitos de participação.

Os direitos fundamentais de participação se referem ao caráter negativo/positivo que cada indivíduo detém na formação política da comunidade, englobando, por essa linha de pensamento, a possibilidade de o cidadão também contribuir para um trânsito mais seguro, hígido, moderno, pelo qual se possibilite encurtar distâncias, aproximar objetivos, escoar produção e conhecimento, enfim, integrar pessoas.

Hodiernamente, o Brasil passa por um momento crítico em âmbito político, social, educacional, econômico e de segurança pública. A dinâmica social não pode prescindir de um trânsito no qual não se pense como um eixo ou um subsistema de integração com o sistema maior de segurança pública, até porque o cidadão ao sair de sua residência para as mais variadas situações do cotidiano precisa, indubitavelmente, se deslocar por meio de um trânsito que lhe ofereça condições mínimas de segurança.

O pedestre ao se deslocar, assim como o ciclista, o motociclista, o motorista, necessitam que as suas integridades físicas e a incolumidade dos seus patrimônios sejam preservados, fatos condizentes ao mandamento constitucional referente à segurança pública do art. 144 da CF/1988. Para Rozestraten *apud* Vilas Boas e Silva (2015), segurança e trânsito sempre foram preocupações que evoluíram lado a lado e que vem desde o século XVII na Europa.

A violência e as consequências relativas ao trânsito não podem ser alijadas das discussões da segurança pública, exigindo das autoridades respostas aos mais variados problemas afetos ao trânsito. A Organização Mundial de Saúde (OMS), em Relatório Global de Segurança no Trânsito (2013), relata estimar o crescimento dos números de mortes no trânsito em mais de 87 países membros.

A discussão segurança pública e trânsito torna-se tão atual e instigante porque ainda segundo a OMS, se nada for feito, em 2020, os acidentes de trânsito serão a terceira maior problemática de saúde pública a ser enfrentada em todo o mundo, perdendo apenas para as doenças coronarianas e a depressão.

O fenômeno da insegurança perpassa por várias violências, afetando sensivelmente a harmonia social. Desde os traumas físicos e psicológicos no interior

dos lares, nas ruas, na escola, até as mais violentas ações praticadas por malfeitores. Não se pode olvidar que a rua mal cuidada, mal iluminada, com lixo acumulado, sem saneamento básico, cuja mobilidade urbana encontra-se com um trânsito caótico, contribuem para o aumento da insegurança pública.

O trânsito deve ser pensando sob a égide de uma política de segurança que lhe dê importância em virtude dos terríveis números de mortes, lesões, traumas físicos e psicológicos que vêm a cada ano aumentando e vitimando os brasileiros.

Velásquez (2007), ao se referir a uma política de segurança, cuja temática se apresenta com vários matizes, assim a descreve:

O importante é que a política de segurança deve ser tratada sob uma ótica civil, com um responsável que coordene todas as ações e instituições envolvidas nos programas e projetos e que também coordene o trabalho com outras instâncias governamentais importantes, como as áreas da educação, da saúde, do desenvolvimento urbano e dos transportes. (VELÁSQUEZ, 2007, p.145)

Cabe ao estado garantir o bem-estar dos cidadãos por meio de políticas públicas que impliquem melhorias efetivamente na qualidade de vida, nas áreas da saúde, educação, moradia, cultura, segurança. A abordagem sobre o trânsito se consubstancia com algumas dessas áreas face sua relevância à sociedade brasileira.

Nessa esteira, é necessário que se pense o sistema viário sob a ótica de oferecer e garantir mobilidade, agilidade, trafegabilidade e segurança, os quais resultam em maior desenvolvimento, menos perdas financeiras e vidas humanas.

1.2 A realidade dos acidentes de trânsito no Brasil

O Brasil, em número de vítimas fatais, possui um dos trânsitos mais violentos do mundo, sendo precedido, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2009), por Índia, China, Estados Unidos e a Rússia.

Com o advento do novo Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 2007, inicialmente, pensou-se que seria um novo marco no intuito de se diminuir os alarmantes números de mortos e feridos anualmente nas cidades e estradas brasileiras.

Piovesan relata o entusiasmo com o qual recebe o novo código:

Segundo informações do Departamento Nacional de Trânsito, o número de acidentes recuou 40% na primeira semana de vigência do novo código. Constatou-se seu primeiro impacto: a utopia começa a produzir efeitos concretos, com tônica pedagógica. (PIOVESAN, 1998, p.06)

Com o passar dos anos, percebeu-se que os números só aumentavam em virtude de vários fatores que juntos contribuíam para a morbimortalidade no trânsito brasileiro.

O Estado não conseguia ofertar aos cidadãos infraestrutura, transporte público de qualidade, estudos e indicadores sobre trânsito urbano e rodoviário, estruturação de coleta de dados, cobrança por resultados das agências regionais, enfim, estudar o sistema como um todo a fim de se buscar respostas que pudessem diminuir os altos índices de óbitos no trânsito do Brasil.

De 2001 a 2012, o número de mortes em decorrência de acidentes de trânsito no Brasil aumentou quase 50%, somando 453.779 vítimas. O país está entre as nações com maior quantidade de acidentes de trânsito no mundo como já mencionado. Desde 2001 o número absoluto de mortos só aumentou à exceção de 2009, quando houve uma redução de 1,8%.

Quadro I: Nº DE ÓBITOS NO TRÂNSITO BRASILEIRO

ANO	Nº DE OBITOS
2001	30.723
2002	32.937
2003	33.315
2004	35.358
2005	36.295
2006	36.808
2007	37.907
2008	38.827
2009	38.116
2010	43.606
2011	44.198
2012	45.689

Fonte: DATASUS/IBGE, 2012

Observa-se que houve picos de aumento do número de mortos entre 2001 e 2002 (7,2%), entre 2003 e 2004 (6,4%), e, por último, entre 2009 e 2010,

quando se registrou 14,4%. Em número de óbitos por 100 mil habitantes, chega-se a assustadora taxa de aumento na ordem de 31,1% no período entre 2001 e 2012.

Ao analisar ainda o banco de dados do DATASUS/IBGE sobre o número de acidentes em 2012, sem incluir os veículos não identificados, infere-se que proporcionalmente o número de óbitos envolvendo motocicletas aumentou 140%, passando de 15% para 36%, tornando-se a categoria mais vulnerável no quesito óbitos no trânsito do Brasil.

Com relação aos usuários de automóveis, percebe-se que os números permaneceram estáveis, passando de 30% para 31%. Já os pedestres e ciclistas tiveram uma diminuição no número de óbitos passando de 52% para 30%.

No tocante aos óbitos por região, o Sudeste do país lidera o número de mortes no trânsito, com 16.133 vítimas fatais em 2012. Sequencialmente, vem o Nordeste com (13.522), Sul (7.653), Centro-Oeste (5.587) e Norte (3.794), dessa forma, o ranking de óbitos acompanha o de população, a região mais populosa detém o maior número, diametralmente o oposto com a região menos populosa.

Ocorre o mesmo com os estados de São Paulo, o qual lidera o número absoluto em mortes com 7.256, na sequência, aparece Minas Gerais com 4.654, Paraná com 3.658 e nos extremos aparecem Acre, Roraima e Amapá, respectivamente com 158, 149 e 124 óbitos no trânsito, em 2012.

De acordo com o Mapa da Violência de 2013, em consulta ao banco de dados do Serviço de Informações de Mortalidade (SIM/MS), da Secretaria de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde, em 2011, os cinco primeiros estados em taxa de óbitos por 100 mil pessoas eram: Tocantins (37,9), Rondônia (37,5), Mato Grosso (35,2), Piauí (34,7) e Mato Grosso do Sul, nenhum deles liderando o ranking em números absolutos, no outro extremo, os cinco últimos em taxa de óbitos por 100mil são: Amazonas (14,4), Rio de Janeiro (17,2), São Paulo (17,7), Pará (17,8) e o Rio Grande do Norte (18,6).

Em países com alto grau de desenvolvimento (EUA, Reino Unido, França) o número de óbitos no trânsito por 100 mil habitantes gira em torno de 10 mortes (OMS, 2013).

Em 2012, morriam no Brasil 45.689 pessoas vítimas no trânsito em consequência de acidentes, número 39% superior ao registrado dez anos antes, e

5% maior ao de 2010. Isso, de acordo com o Retrato da Segurança Viária 2014, significa 23,6 vítimas fatais a cada 100 mil habitantes, um óbito a cada 12 minutos.

Essa realidade é em virtude alguns fatores que colaboram com o caos no sistema viário do Brasil: rodovias em mal estado; associação bebida alcoólica/drogas ilícitas e direção; excesso de velocidade; fiscalização precária; não uso de capacete, cadeirinhas, cinto de segurança e motorização.

As rodovias brasileiras, de acordo com a Confederação Nacional do transporte (2013), em avaliação sobre 176 mil KM de rodovias pavimentadas, apenas 26% possuem boas condições de tráfego, por conseguinte, 12% são bem avaliadas. Elas são mal cuidadas, mal sinalizadas, em situação precária no tocante à pavimentação, à sinalização e à geometria da via. Segundo ainda a Confederação Nacional do Transporte (2013), apenas 47,1% das rodovias federais e estaduais são pavimentadas, o que eleva muito os custos do transporte rodoviário e traz riscos à vida das pessoas.

A Associação de Bebida Alcoólica e Drogas Ilícitas com a direção teve um significativo avanço na coibição. No mundo - aqui no Brasil não foi diferente -, cerca de 90 países, os quais representam 66% da população mundial já adotam leis severas que estipulam tolerância de até 0,05 g/dl de concentração de álcool no sangue (*Blood Alcohol Concentration – BAC*).

A velocidade excessiva é um dos principais problemas de segurança viária, contribuindo de forma decisiva para aumentar os números de colisões (frontais), lesões e mortes. A colisão frontal quase sempre deixa vítima fatal em decorrência da energia cinética (energia dos corpos em movimento) cujo resultado potencializa, em caso de colisão frontal, o aumento do número de mortes.

A fiscalização deve ser rotina no intuito de demover o ímpeto dos condutores que queiram fazer uso de álcool ou outra substância psicoativa que cause problema ao guiar veículo automotor, sendo mais eficaz em locais propensos ao uso de bebidas alcoólicas e realizando testes de alcoolemia em boa parte do público presente e não apenas em quem se mostre com sinais de embriaguez. A intenção é mostrar que a fiscalização se impõe a todos e não apenas para determinado público.

O não uso dos equipamentos de segurança, também contribui para o impressionante número de mortes anuais no trânsito brasileiro, porquanto, não raros

são os acidentes cujos óbitos eram evitáveis se os condutores e passageiros estivessem usando tais equipamentos. É preciso campanhas e programas educacionais sérios que objetivem a educação de trânsito.

O aumento da motorização implica em maior número de acidentes de trânsito em decorrência da maior probabilidade de ocorrência de sinistros porque haverá mais veículos circulando, os quais guiados por condutores inconsequentes – alguns casos – aumentam as chances de sinistros.

A frota brasileira mais que dobrou no período entre os anos de 2001 e 2012, segundo o Departamento Nacional de Trânsito/DENATRAN (2012), o aumento foi de 139%, destacando-se as motocicletas que em 2001 eram 4,6 milhões e em 2012 saltaram para em torno de 20 milhões, aumentando quase 340%. Quanto aos carros, o mesmo período registra mais que o dobro, com um aumento de 24,5 milhões para 50,6 milhões. Fato acompanhado pelos caminhões e ônibus, os quais juntos aumentaram 79%.

Os gastos ou os custos com os acidentes de trânsito, em 2003, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), superavam a cifra de R\$ 16,12 bilhões arcados pela sociedade brasileira em saúde e atendimento de urgência, na reabilitação de acidentados e feridos com sequelas irreversíveis e com demanda previdenciária também. No ano de 2012, os custos com os acidentes de trânsito superavam, no Brasil, o número de 51,2 bilhões de reais (ONSV, 2012).

É preciso, portanto, que as autoridades, a sociedade, as organizações privadas e as não governamentais que lidam direta ou indiretamente com o trânsito, seja como objeto de estudo ou para escoar produção, conhecimento, se unam em prol de políticas públicas que efetivamente contribuam para abaixar os vergonhosos números de acidentes, vítimas e óbitos nas ruas e estradas brasileiras.

2 ANÁLISE E DISCUSSÕES DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Esta seção tem a pretensão de refletir sobre os acidentes de trânsito na região do Seridó do Rio Grande do Norte, sobre a qual o 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual tem a competência exclusiva para fiscalizar as rodovias estaduais no tocante às normas do Código de Trânsito Brasileiro e atos afetos à segurança pública.

Investigou-se a quantidade de acidentes, feridos e óbitos a partir da coleta de dados do setor de tráfego da própria Unidade Policial Militar, em rodovias estaduais e zonas urbanas das cidades seridoenses que não estivessem sob a responsabilidade da Polícia Rodoviária Federal (PFR), para os períodos compreendidos entre junho/2015 a maio/2016 e junho/2016 a maio/2017, ou seja, 24 meses (02 anos).

Para melhor compreensão, quando se estudou os óbitos, dividiu-se o dia em períodos formados por turnos: matutino (06h às 12h), vespertino (12h às 18h) e noturno (após as 18h), com o fito de se saber em qual turno houve mais mortes.

A pesquisa de caráter exploratório, descritivo e quantitativo buscou entender os acidentes havidos naquele período no Seridó em suas rodovias estaduais – competência exclusiva do 3º DPRE – a fim de nortear futuros empregos da tropa de forma pontual.

2.1 Locus de investigação

O Seridó do Rio Grande do Norte possui uma área de 9.374,063 km², uma população estimada, em 2017, de 313.940 habitantes, com uma densidade demográfica de 33,0 habitantes/km². Seu Produto Interno Bruto (PIB) gira em torno de R\$ 3.119.790.000 e um PIB per capita de R\$ 10.700,00. (IBGE, 2017).

Abrange quatro microrregiões: No Seridó Oriental as cidades de Acari, Carnaúba dos Dantas, Cruzeta, Currais novos, Equador, Jardim do Seridó, Ouro Branco, Parelhas, Sant'Ana do Seridó e São José do Seridó (10 municípios); no Seridó Ocidental, Caicó, Ipueira, Jardim de Piranhas, São Fernando, São João do Sabugi, Serra Negra do Norte e Timbaúba dos Batistas (07 municípios); na Serra de Sant'Ana compreende as cidades de Bodó, Cerro Corá, Florânia, Lagoa Nova, Sant'Ana do Matos, São Vicente e Tenente Laurentino Cruz (07 municípios) e por último na microrregião do Vale do Açu engloba a cidade de Jucurutu. Conforme figura a seguir:

Figura 01: mapa do Rio Grande do Norte/destaque Seridó



Fonte: elaboração do autor, 2017.

Ressalta-se que destas cidades, apenas uma, Caicó, conta com uma população acima dos 60 mil habitantes (68.200), uma outra acima dos 40 mil, Currais Novos (45. 228) e Parelhas com mais de 20 mil habitantes (21.700). As demais são todas abaixo de 20.000 até Sant'Ana do Seridó somente com 2.700 habitantes.

O Seridó possui uma malha viária estadual de 453 quilômetros em rodovias, as quais perfazem um total de 16: RN 041, RN 042, RN 081, RN 082, RN 083, RN 084, RN 085, RN, 086, RN 087, RN 088, RN 089, RN 118, RN 203, RN 226, RN 288 e RN sem número (perímetro irrigado do Sabugi). Ainda conta com duas rodovias federais que são as BRs 226 e 427.

De acordo com a 21ª Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT,2017) sobre rodovias, no Rio Grande do Norte, 53,9% das rodovias apresentam algum tipo de deficiência.

Se se fizer uma análise ainda que empírica sobre as rodovias estaduais do seridó, vê-se que o número poderá ainda ser maior porque claramente percebe-se problemas na pavimentação, sinalização, geometria da via e pontos críticos.

Figura 02 e 03: Rodovia RN 118

Fonte: 3º DPRE, 2017

Percebe-se que a Rodovia RN 118, com mais de 115 quilômetros latitudinalmente em solo seridoense Potiguar sem pavimentação adequada, o que se poderia classificá-la como ruim, na qual não se observa acostamento e sinalização visível. Como verificado na figura anterior:

Figura 04: Rodovia Rn 288 Perímetro Urbano de Caicó/RN

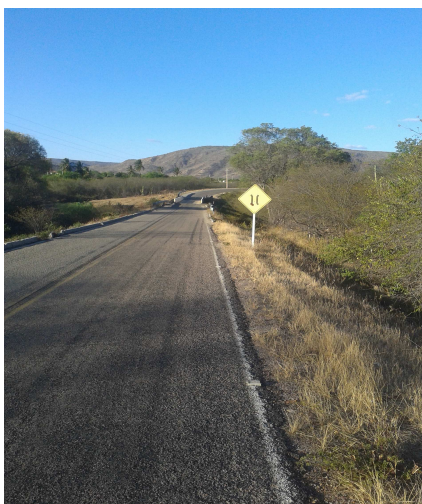
Fonte: 3º DPRE, 2017

A Rodovia estadual RN 288 com 131 quilômetros de extensão longitudinalmente cortando o seridó do Rio Grande do Norte, ao lado da RN 118 uma das mais importantes do seridó. Também sofre com a falta de manutenção e deficiência da via, o que pode contribuir para a ocorrência de acidentes de trânsito. Esta rodovia começou a ser construída no ano de 1986 e até os dias atuais não passou por nenhuma obra reestruturante ou de manutenção mais acurada com a realidade da frota.

Figura 05: Rodovia RN 041

Fonte: 3º DPRE, 2017.

Observa-se que a pista é simples, sem sinalização, acostamento e abismo em curva perigosa também sem sinalização. Fatores contribuintes sobremaneira a boa dirigibilidade sobre a via sem esquecer o tráfego intenso de caminhões e carretas que escoam a produção da Serra de Sant'Ana.

Figura 06: Rodovia RN 041

Fonte: 3º DPRE, 2017

A Rodovia 041 é uma importante via de escoamento de *commodities* da Serra de Sant'Ana - a exemplo da RN 042 - para as demais cidades do Seridó e de outros estados. Contudo, não se vê investimento em acostamento, geometria da via, sinalização e ainda com apresentação de pontos críticos como o estreitamento de

pontes e pontilhões, responsáveis por muitos sinistros com feridos e óbitos ao longo dos anos.

A fiscalização exclusiva para essas rodovias estaduais e o atendimento de ocorrências em zona rural e urbana ficou a cargo do 3º DPRE por meio de convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados, conforme mandamento do Art. 23, III, do CTB.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I – (VETADO)

II – (VETADO)

III – executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV – (VETADO)

V – (VETADO)

VI – (VETADO)

VII – (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Administrativamente, o 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual, criado pelo Decreto Estadual n.º 15.992, de 08 de abril de 2002, tem a responsabilidade por todo o Seridó, dividindo sua operacionalidade em duas áreas: a primeira a cargo do 1º Grupo de Polícia Rodoviária Estadual (1º GPRE) com sede em Caicó e se responsabilizando por boa parte dos municípios do Seridó Ocidental e o 2º Grupo de Polícia Rodoviária Estadual (2º GPRE) com sede em Currais Novos, com responsabilidade sobre parte dos municípios do Seridó Oriental e Serra de Sant'Ana.

Figura 07: área de atuação do 3º DPRE



Fonte: Elaboração do autor, 2017

De modo que, então, cabe ao 3º Distrito à fiscalização, prevenção e o atendimento de ocorrências de trânsito exclusivamente nas rodovias estaduais, assim como o atendimento em sinistros com feridos e vítimas fatais, dentro dos municípios que não constam com o trânsito municipalizado, fato ocorrido em todas as cidades do Seridó potiguar.

2.2 Acidentes de trânsito na circunscrição do 3º DPRE – jun 2015/mai 2016 – jun 2016 /mai 2017

Os acidentes de trânsito são responsáveis por deixar nos seios das famílias brasileiras traumas irreversíveis que, ao passar dos anos apenas são suportados, contudo, as lembranças e as agruras daqueles momentos são como marcas indelévels e pouco tangenciáveis, como sofrimento humano, sequelas e impacto na convivência social.

Não é diferente com as famílias do Seridó, cujos entes queridos tenham perdido a vida, a mobilidade, a sanidade, enfim, que, infelizmente, passaram por situação difícil no trânsito.

Aqui, exibem-se números que permitirão uma maior reflexão à sociedade acerca dos acidentes nas rodovias estaduais, zona urbana, rodovias federais e ITEP local.

Quadro 2: acidentes de trânsito em rodovias estaduais e zona urbana–3º DPRE

Período	Nº de Acidentes	Acidentes/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	587	187,53
Jun 2016 – Mai 2017	571	182,42

Fonte: CPRE, 2017

Com base nos dados, observa-se que no número absoluto de acidentes de Trânsito no Seridó do Estado do Rio Grande do Norte para o período acima, comparando-se o último com o primeiro, há um decréscimo de apenas 16 acidentes, o que mostra que não se deve comemorar, por outro lado, torna-se imperioso aumentar as fiscalizações, campanhas educativas, melhoria das vias a fim de que a oscilação para menos tenha um hiato maior.

Quadro 3: feridos em acidentes de trânsito em rodovias estaduais e zona urbana – 3º DPRE

Período	Nº de Feridos	Feridos/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	317	101,27
Jun 2016 – Mai 2017	234	74,76

Fonte: CPRE, 2017

Para o número absoluto de acidentes com feridos na área do 3º DPRE, observa-se claramente o positivo decréscimo entre o último período com relação ao primeiro na ordem de 83 feridos. Segundo a World Health Organization (WHO,2004), as internações em decorrência de acidentes de trânsito correspondem a cerca de 20 dias em hospitais.

Quadro 4: número de óbitos nas rodovias estaduais e zona urbana – Área 3º DPRE

Período	Nº de Óbitos	Óbitos/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	23	7,34
Jun 2016 – Mai 2017	28	8,94

Fonte: CPRE, 2017

O quadro 4 apresenta números ainda abaixo dos cenários internacional, nacional e regional conforme, contudo preocupantes diante do aumento do último período em comparação ao primeiro, o qual mostra um aumento de 05 óbitos.

Quadro 5: número de óbitos exclusivamente em rodovias estaduais – Área 3º DPRE

Período	Nº de Óbitos	Óbitos/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	15	4,79
Jun 2016 – Mai 2017	18	5,75

Fonte: CPRE, 2017

Observa-se que no primeiro período Jun. 2015 – Mai 2016, as rodovias com maior número de óbitos foram as RN's 288 e 041, cada uma com 05 óbitos, seguidas da RN 118 (04 óbitos), as RN 084, 087, 088 e RN sem número (Perímetro irrigado do Sabugi) responderam singularmente com um óbito. Sem considerar as inúmeras pessoas que ficam com sequelas e muitas vezes impossibilitadas de voltar a ter uma vida como antes, em virtude das consequências destes acidentes.

Quadro 6: número de óbitos exclusivamente em zona urbana – Área 3º DPRE

Período	Nº de Óbitos	Óbitos/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	08	2,55
Jun 2016 – Mai 2017	10	3,19

Fonte: CPRE, 2017

As cidades de Caicó e Santana do Matos foram as que apresentaram os maiores números de mortes em zona urbana. No período de jun2015 – mai2016, Em Caicó para ocorrências atendidas pelos militares do 3º DPRE, 03 (três) pessoas vieram a óbito; em Santana do Matos, 02 (duas) pessoas perderam a vida. Ainda foram registradas mortes em decorrência de acidentes de trânsito em Ipueira, São Vicente e Tenente Laurentino Cruz, cada uma com um óbito.

No período subsequente, jun2016 – mai2017, Caicó ainda aparece com o maior número de vítimas fatais em decorrência de acidentes de trânsito para aqueles registrados pelos policiais do 3º DPRE, com 05 (cinco) mortes. As cidades de São

Fernando, Florânia, Santana do Matos, Currais Novos e lagoa Nova aparecem cada uma com um óbito.

Ao se realizar pesquisa por tipo de acidente mais frequente que ocasionou óbito, chega-se aos seguintes dados:

Quadro 7: natureza de acidente mais comum resultante em óbito jun2015 – mai2017– Área 3º DPRE

Natureza	Quantidade
Colisão lateral	02
Colisão frontal	07
Colisão posterior	01
Colisão transversal	02
Atropelamento	03
Choque	06
Tombamento	10
Capotamento	06
Outros	01

Fonte: CPRE, 2017

Analisando por natureza de acidente resultante em óbito, verifica-se que o tombamento, em 10 ocasiões, resultou morte, seguido da colisão frontal (07), choque e capotamento, ambos em 06 ocasiões. A natureza tombamento se relaciona intimamente com os veículos de duas rodas (motocicletas, motonetas e ciclomotores).

Quadro 8: tipo de veículo mais comum em acidente com óbito jun2015 – mai2016- Área 3º DPRE

Período	Tipo de veículo	Quantidade
Jun 2015 -Maio 2016	Motos, motonetas e ciclomotores	18
	Carros	04

Fonte: CPRE, 2017

Quadro 9: tipo de veículo mais comum em acidente com óbito jun2016 – mai2017- Área 3º DPRE

Período	Tipo de veículo	Quantidade
	Motos, motonetas e ciclomotores	21

Jun 2016 -Maio 2017	Carros	03
	Bicicleta	02

Fonte: CPRE, 2017

A análise dos quadros 8 e 9 deixa evidente que os veículos de duas rodas: motocicletas, motonetas e ciclomotores estão envolvidos na maioria dos acidentes com vítimas fatais no Seridó potiguar, circunscrição estadual, refletindo os números estaduais de 2016, segundo os quais, das 638 vítimas fatais, 284 eram ocupantes de veículos de duas rodas, correspondendo a 44,5% do total das vítimas fatais (DETRAN/RN, 2017).

A motorização de duas rodas tornou-se nas últimas décadas uma alternativa aos altos preços dos veículos de quatro rodas e a falta de transportes públicos de qualidade, principalmente em cidades de meio e pequeno porte do norte e nordeste do país, conseqüentemente, aumentando o número de acidentes e óbitos de quem usa esse tipo de meio de transporte.

2.3 Atuação do 3º DPRE em face dos acidentes de trânsito

O policiamento ostensivo de trânsito é exercido pelo 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual em sua área de atuação, conforme preconizado no CTB às Polícias Militares, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Na realidade, faz-se um misto de policiamento, ora por meio da ostensividade reprimindo atos eminentemente relacionados com a segurança pública e quebra da ordem pública, ora fiscalizando, notificando, inibindo infrações, assistindo e atendendo as mais diversas ocorrências de trânsito.

Quando os policiais da unidade especializada em trânsito estão dispostos no terreno, atuam preventivamente face a quebra da ordem pública sem desvencilhar da missão relativa ao trânsito urbano e rodoviário. Urbano porque as cidades do Seridó não municipalizaram os seus trânsitos, deixando os usuários

municipais à mercê de situações constrangedoras quando ocorre um sinistro ou da utilização do espaço público, assim a instituição mais próxima à população com conhecimento para assisti-la é a Polícia Militar.

Várias são as situações de competência dos municípios sobre a via urbana, conforme o Art. 24 do CTB: "...cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito no âmbito de suas circunscrições, além de planejar, projetar e regulamentar o trânsito de veículos, pedestres, animais e fiscalização ao transporte público nas mais diversas esferas". (BRASIL, 2014, p 27)

O atendimento de acidente de trânsito no âmbito das cidades do Seridó seria também competência dos respectivos municípios, porém não o realizam, cabendo a Polícia Militar por meio do Comando de Polícia Rodoviária Estadual (CPRE) dar cabo a essa demanda social sob pena da população ficar desassistida, de modo que, então, o Distrito açambarca essa missão atendendo, notificando e resolvendo quando do surgimento de um acidente ainda que dentro do município.

O acionamento se dá na maioria dos casos por meio de chamada da população à Central de Operações da Polícia Militar (COPOM) que, por sua vez, a repassa aos policiais de serviço normal ao 3º Distrito a fim de registrarem a ocorrência em boletim de Acidente de Trânsito, o qual após cinco dias úteis fica disponibilizado eletronicamente à população pelo Sistema de Cadastro de Boletins de Acidentes de trânsito (SICBAT).

Nessa esteira, o 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual atua reativamente após o sinistro vir à tona ou conforme as demandas e solicitações de emprego de policiamento ostensivo de trânsito para uma atuação preventiva, embora que empírica, sem análise dos dados estatísticos no tocante aos acidentes de trânsito.

Torna-se imperioso uma política organizacional de emprego da tropa por base nas estatísticas auferidas na própria Unidade Policial Militar com o fito de operacionalizar preventivamente o policiamento Ostensivo de Trânsito, cuja dinamicidade aumentaria, barateando esforços e custos, além do intangível número de vítimas que se salvaria devido a presença do policiamento ostensivo de trânsito.

A importância da união, integração das forças de segurança e órgãos componentes do sistema viário no intuito de se planejar, coordenar e operacionalizar ações que visem a diminuição dos acidentes, dos feridos e mortos nas rodovias e

zonas urbanas do Seridó e Rio Grande do Norte faz-se urgente. A integração perpassa por várias ações, a começar pela análise dos dados estatísticos de cada instituição com a intenção de não serem dados meramente pulverizados, outrossim, esmiuçados em conjunto visando ações coordenadas, planejadas e efetivadas em parceria.

Um fato interessante diz respeito às estatísticas de óbitos resultantes de acidentes de trânsito atendidos pelo 3º DPRE, PRF e ITEP/Caicó, os quais se apresentam diferentes porque, em primeiro, a competência exclusiva em rodovias federais para a PRF e estaduais para o DPRE os deixam com números separados por suas áreas de atuação, em segundo, o ITEP analisa e necropsia cadáveres decorrentes de acidentes violentos no trânsito que ocorreram após o socorrimento das vítimas, portanto, as polícias não tiveram acesso às informações.

Quadro 10: óbitos decorrentes de acidentes de trânsito/ ITEP- Caicó

Período	Nº de Óbitos	Óbitos/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	60	19,16
Jun 2016 – Mai 2017	41	13,09

Fonte: ITEP/Caicó, 2017

Ao se analisar os dados, nota-se o número bem superior aos registrados pelo 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual comparados aos registrados pelo ITEP/Caicó, fato perfeitamente compreensível porque o Distrito tem acesso até o momento do socorrimento às vítimas ou quando a vítima se encontra no hospital. Quando o usuário vem a óbito dias após, nem o Distrito e a PRF têm acesso a essas informações.

Quadro 11: óbitos decorrentes de acidentes de trânsito rodovias federais/ PRF- Caicó

Período	Nº de Óbitos	Óbitos/100 mil hab
Jun 2015 – Mai 2016	16	5,11
Jun 2016 – Mai 2017	09	2.87

Fonte: SISTEMA BRBRASIL/PRF, 2017

Ocorre o mesmo com a Polícia Rodoviária Federal e o ITEP/Caicó para os números registrados por cada órgão, possivelmente em virtude dos mesmos problemas enfrentados sobre a subnotificação do DPRE.

Dessa forma, a integração e o estudo dos dados aqui abordados nortearão as ações de emprego de tropa, principalmente da Polícia Rodoviária Estadual e Polícia Rodoviária Federal nas rodovias e zonas urbanas do Seridó Potiguar, cujo maior objetivo é a preservação da vida dos usuários das vias urbanas e rurais.

Não se pode atualmente alijar o emprego da tecnologia e análise de dados estatísticos no emprego do policiamento ostensivo de trânsito devido a otimização, eficiência, redução de custos e aumento da produtividade da tropa policial trazidos pelo bom uso dessas ferramentas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil nas últimas décadas vem se tornando uma das nações com maiores perdas de vidas em seu trânsito urbano e rodoviário. São números assustadores que retratam o quão errado está a política viária brasileira, dados que refletem que o país ainda precisa de alternativas eficientes que trabalhe com prevenção e que traga conjuntamente a efetivação da legislação mais severa para estes casos, pois infelizmente, percebe-se um número significativo de acidentes de trânsito que são frutos de negligência, ingestão de bebidas e outras drogas lícitas e ilícitas por parte de alguns condutores.

Embora no final dos anos 1990, o legislador preocupado com o aumento significativo a cada ano do número de mortos e feridos, tenha elaborado o novo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o que inicialmente contribuiu com a diminuição dos números de mortos e feridos, pouco a pouco voltaram a aumentar consideravelmente em virtude de vários fatores que vão desde as más condições da via, aumento da motorização - principalmente de duas rodas como um veículo alternativo aos carros e com valor de mercado bem mais acessível às classes economicamente menos favorecidas -, até a má educação, uso de bebidas alcoólicas e drogas lícitas e ilícitas por parte dos usuários.

Não se pode olvidar o trânsito como esfera da segurança pública, por serem de inegáveis conectividades e interrelações que se imbrincam cotidianamente, pois as pessoas ao se deslocarem precisam ter garantidos os seus direitos de ir e vir com segurança, sendo inaceitável perder a vida de forma evitável por falhas nas rodovias, nos veículos e por erros humanos infantis. A dinâmica da vida em sociedade perpassa necessariamente por um trânsito seguro, hígido, no qual o respeito a vida seja a tônica a ser vivenciada.

Nesse contexto, os números dos acidentes de Trânsito no Rio Grande do Norte e em particular no Seridó Potiguar não fogem à realidade brasileira, conquanto, ainda sejam menores, contudo, preocupantes e relevantes por se tratarem de seres humanos cujo valor da vida é imensurável e com consequências nefastas às famílias dos envolvidos em acidentes, além de prejuízos econômicos à nação.

O Seridó do Rio Grande do Norte tem uma malha viária antiga, sem manutenção, exceto em alguns trechos federais, com problemas na geometria da via, acostamentos inexistentes e com significativos números de óbitos anualmente. Cabendo ao 3º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual fiscalizar, planejar, operacionalizar ações que deem mais segurança viária aos usuários das vias estaduais, bem como maiores investimentos por parte dos órgãos responsáveis por estas vias e dos poderes em todas as esferas com base na competência de circunscrição de cada rodovia desta.

Os números de óbitos resultantes de acidentes de trânsito no Seridó Potiguar ainda estão abaixo da realidade brasileira, mas se analisados no todo, envolvendo os números do ITEP que chegam mais próximo da realidade por catalogá-los nos hospitais e quando as polícias não são acionadas, há uma pequena inferioridade, o que evidentemente preocupa por serem números bem acima dos patamares de países desenvolvidos.

Nessa esteira, é imperioso que as polícias e os demais órgãos componentes do sistema viário se integrem e busquem ações conjuntas objetivando a segurança e trafegabilidade nas rodovias, ruas seridoenses e potiguares com o desiderato de a cada ano se tentar reduzir os números do ano que passou ou ao menos que os números não aumentem, sem esquecer a responsabilidade dos demais órgãos componentes do sistema viário municipal, estadual e federal.

No que tange ao 3º DPPE torna-se evidente a necessidade de se planejar as ações preventivas tomando-se por base os dados estatísticos, os quais podem fornecer uma gama de informações úteis para o emprego da tropa de forma pontual, ressalte-se o estudo sobre as principais rodovias com maior número de acidentes com mortos e feridos, a natureza e os tipos de veículos que mais se envolvem em acidentes com óbitos o que trouxeram uma nova visão para o emprego do policiamento ostensivo de trânsito.

Ressalta-se que este estudo não teve a pretensão de esgotar sobre o tema aqui abordado e refletido, mas, que os dados possam contribuir para possíveis melhorias e com outros estudos que possam corroborar com os dados expostos e com futuras pesquisas.

Em arremate, chega-se à conclusão que o estudo ora desenvolvido foi de grande valia para o melhoramento das ações preventivas, particularmente, as atinentes à prevenção dos acidentes automobilísticos porque tem-se a intenção de enfatizar a reflexão dos dados estatísticos, por outro lado, deixar a segundo plano o empirismo baseado na experiência ou fatos sensoriais do tomador de decisão, não que se alije o conhecimento empírico totalmente das decisões sobre o emprego da tropa, mas, que seja um apêndice às decisões e não um protagonista. Ressaltando a relevância do estudo às demais Unidades Policiais Militares especializadas em trânsito, sem a pretensão de ser um trabalho estanque e refratário à críticas e continuação.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Constituição Federal do**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, Senado, 2014.
- BRASIL. **Comando de Polícia Rodoviária Estadual**. Sistema de Cadastro de Boletins de Acidente de Trânsito, 2017.
- BRASIL. **Polícia Rodoviária Federal**. Sistema BRBRASIL, 2017.
- BRASIL. **Instituto Técnico e Científico de Perícia**. Subcoordenadoria Regional do Seridó, 2017.
- BRASIL. **Retrato da Segurança Viária no Brasil – 2014**. Ambev S.A, Falconi Consultores, ONSV: Brasília, 2014.
- BRASIL. **Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial (da) República Federativa do Brasil, Brasília, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 02 abr. 2016.
- CAVALCANTI, Murilo (org.). **As lições de Bogotá & Medellín: do caos à referência mundial**. Recife: INTG, 2014.
- CONTRAN. **Resoluções do CONTRAN**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acesso em: 02 abr. 2016.
- NOVELINO, Marcelo. **Direito Constitucional** – 4. ed. Ver. Atual. E ampl. – Rio de Janeiro: São Paulo: METODO, 2010.
- PEDEM MM, World Health Organization. **Injuries and Violence Prevention**. World report onroad traffics injury prevention. Geneva: World Organization, 2004.
- PIOVESAN, Flávia. **Da barbárie à utopia da Civilidade**. Folha de São Paulo, São Paulo, 05 fev.1998. Opinião. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff05029809.htm>. Acesso em 15 nov.2017
- PIMENTEL, Jaime. **Crimes de Trânsito Comentados**. São Paulo: Iglu, 2000.
- POLASTRI, Marcellus. **Crimes de Trânsito**. Aspectos Penais e Processuais. São Paulo: Atlas, 2015.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – OMS. **Relatório Global de Segurança no Trânsito 2013**. 2013. Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br/decadars/?p=1655>. Acesso em 03 nov. 2017.
- VELASQUEZ, Hugo Acero. Segurança não se resume a polícia. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 20 dez. 2007. Disponível em: www1.folha.uol.com.br/fsp/opinião/fz2012200708.htm.

VIGNOLA, Vanilo. Crimes de Trânsito: Um olhar sob a perspectiva dos bens jurídicos tutelados pelo CTB. **Revista L&C**. Ed nº 157, julho de 2011.

VILAS BÔAS, Eliéte Ferreira; SILVA, Marlene Alves. Trânsito e Segurança Pública: Impactos e Consequências. **Humanidades**, v. 4, n. 2, jul.2015. Disponível em: www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf. Acesso em 03 nov. 2017.

WASELFIQS, Julio Jacobo. **Mapa da violência 2013**. Acidentes de Trânsito e Motociclistas. CEBELA: Rio de Janeiro, 2013.

Sites consultados

<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/pesquisa-cnt-indica-piora-qualidade-rodovias>

<http://www.detran.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=68675&ACT=&PAGE=0&PARM=&LBL=Informa%E7%F5es>

<http://www.denatran.gov.br/>

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/justica-e-seguranca/9160-pesquisa-nacional-de-saude.html>

<http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#!/articles/1>

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm

<https://www.seguradoralider.com.br/Pages/Anuario-Estatistico.aspx>

https://www.senado.gov.br/atividade/const/con1988/con1988_05.10.1988/art_144_.asp