



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU EM SEGURANÇA VIÁRIA URBANA
NÚCLEO DE ESTUDOS E PESQUISAS DA VIOLÊNCIA - NUPEV/UFT

MARCOS ANTÔNIO NEGREIROS DIAS

**A ATUAÇÃO DO BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA E DIVISAS
NO TRÂNSITO VIÁRIO URBANO DA CIDADE DE ARAGUAÍNA-TO**

ARAGUAÍNA
2016

MARCOS ANTÔNIO NEGREIROS DIAS

**A ATUAÇÃO DO BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA E DIVISAS
NO TRÂNSITO VIÁRIO URBANO DA CIDADE DE ARAGUAÍNA-TO**

Monografia apresentada à Coordenação do
Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em
Segurança Viária Urbana SENASP/UFT, como
requisito para obtenção de título do grau de
Especialista em segurança viária urbana.

Orientação do Prof. Me. Daniel Cervantes
Angulo Vilarinho

ARAGUAÍNA
2016

MARCOS ANTÔNIO NEGREIROS DIAS

**A ATUAÇÃO DO BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA E DIVISAS
NO TRÂNSITO VIÁRIO URBANO DA CIDADE DE ARAGUAÍNA-TO**

Monografia apresentada à Coordenação do
Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em
Segurança Viária Urbana SENASP/UFT, como
requisito para obtenção de título do grau de
Especialista em segurança viária urbana.

Orientação do Prof. Me. Daniel Cervantes
Vilarino

Aprovada em: ____/____/____

BANCA
EXAMINADORA:

Prof. Me. Daniel Cervantes Angulo Vilarinho (Orientador)

Prof. Dr. Dimas José Batista

Prof. Me. Rogério Siqueira dos Santos

ARAGUAÍNA
2016

DEDICO ESTE TRABALHO

Aos meus familiares e amigos, que sempre estiveram ao meu lado nos momentos difíceis, apoiando-me, torcendo e acreditando em mim, entendendo, mesmo diante das dificuldades, dos problemas e preocupações.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelo imensurável dom da vida, saúde, conhecimento e sabedoria que me concedeu ao longo dessa longa trajetória.

Agradeço aos meus amigos e familiares por terem ao longo dessa árdua jornada, ter proporcionado atenção, apoio, companheirismo para que pudéssemos continuar e alcançar mais essa vitória.

Agradeço a todos os colegas de curso, pois sempre estiveram conosco ao longo dessa vitória, nos momento de tristeza ou alegria, nos momentos de aprendizado ou de descontração, enfim, crescemos juntos no conhecimento.

Agradeço a todos os professores que estiveram conosco, proporcionando um aprendizado significativo, fazendo com que crescêssemos intelectual e de forma crítica diante dos conhecimentos da segurança viária.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que direta e indiretamente, colaboraram para que eu alcançasse esse objetivo, mesmo diante das dificuldades, fizeram-me acreditar que era possível e me fizeram continuar e alcançar.

Abraço a todos. Que Deus, nosso pai celestial os abençoe.

RESUMO

O presente trabalho teve como finalidade compreender a importância do Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas - BPMRED na redução de acidentes, fiscalização e educação de condutores que transitam no perímetro urbano da TO 222, em Araguaína-TO. A pesquisa pautou-se numa abordagem qualitativa e quantitativa. A metodologia da pesquisa bibliográfica e documental, por meio da pesquisa em livros, artigos, leis, normas e documentos demandaram rigores de trabalho científico a luz da compreensão do trânsito no Brasil, sua evolução histórica, seu conceito e a psicologia que envolve esse sistema complexo que é o trânsito. Ademais, pesquisou-se sobre a educação para o trânsito, seu conceito e como a legislação de trânsito respalda esse tema essencial para a constituição dos valores e princípios para a atuação de pessoas nesse complexo panorama que é o trânsito. Outrossim, estudou-se sobre o BPMRED, como se estrutura, seu papel e sua visão institucional. Por fim, analisou-se os dados do número de autuações e acidentes de trânsito no perímetro urbano da TO 222, a fim de mensurar a atuação do BPMRED de abril de 2015 a abril de 2016 em Araguaína-TO. A partir das informações, a pesquisa demonstra a importância da atuação do BPMRED no perímetro urbano da TO 222.

Palavras-chave: Trânsito, Educação, Fiscalização, BPMRED, Rodovia.

ABSTRACT

The present work aimed to understand the importance of the Military Police Battalion and Foreign Currencies - BPMRED in the reduction of accidents, supervision and education of drivers that transit in the urban perimeter of TO 222 in Araguaína-TO. The research was based on a qualitative and quantitative approach. The methodology of bibliographical and documentary research, through research in books, articles, laws, norms and documents demanded rigors of scientific work in light of the understanding of traffic in Brazil, its historical evolution, its concept and the psychology that surrounds this complex system Which is traffic. In addition, we researched about traffic education, its concept and how traffic legislation supports this essential theme for the constitution of the values and principles for the performance of people in this complex panorama that is the transit. We have also studied the BPMRED, its structure, its role and its institutional vision. Finally, data on the number of traffic accidents and traffic accidents in the urban perimeter of TO 222 were analyzed in order to measure BPMRED performance from April 2015 to April 2016 in Araguaína-TO. From the information, the research demonstrates the importance of the performance of BPMRED in the urban perimeter of TO 222.

Keywords: Traffic, Education, Surveillance, BPMRED, Highway

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. TRÂNSITO NO BRASIL.....	12
2.1 Histórico.....	12
2.1.1 O desenvolvimento da Estrada	12
2.1.2 O trânsito e o automóvel	14
2.2 Trânsito e o Código de Trânsito Brasileiro.....	16
2.2.1 Conceito de trânsito	16
2.2.2 Conceito de trânsito para o CTB.....	17
2.3 Psicologia no Trânsito Brasileiro	19
2.3.1 Conceito de Psicologia	19
2.3.2 A psicologia do trânsito.....	19
2.3.3 relação homem, trânsito e poder	21
3. EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	24
3.1 Conceito de Educação para o Trânsito	24
3.2 Educação no Trânsito segundo o CTB	27
3.3 Projetos Pilotos de Educação para o Trânsito	28
3.3.1 Projeto Educação no Trânsito no Acre	29
3.3.2 Educação para o Trânsito São Paulo.....	30
4. BATALHÃO DE POLICIA MILITAR RODOVIÁRIO E DIVISAS.....	32
4.1 Histórico e aspectos legais.....	32
4.2 Papel do BPMRED	33
4.3 Estrutura do BPMRED	34
4.4 Visão do BPMRED, com enfoque a TO 222, perímetro urbano de Araguaína-TO	37
5. RESULTADO DA ATUAÇÃO DO BPMRED NA TO 222, PERÍMETRO URBANO, DO KM 01 ao KM 09, DE ABRIL DE 2015 à ABRIL DE 2016.	40

5.1 Resultados da fiscalização de trânsito de abril de 2015 a abril de 2016	41
5.2 Resultados sobre acidentes de trânsito de abril de 2015 a abril de 2016	43
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
7. REFERENCIAL	49

1. INTRODUÇÃO

O trânsito brasileiro hodiernamente tem apresentado números alarmantes nos acidentes de trânsito. Dados que coloca o trânsito brasileiro como o que mais mata em proporções no mundo.

É algo preocupante, pois o número de vítimas no trânsito traz impactos sociais e econômicos significativos para a sociedade brasileira. A sociedade nos últimos anos tem se mobilizado no sentido de implementar ações para minimizar a incidência de acidentes no trânsito, principalmente, por meio de ações conjuntas entre os entes União, Estado e Município.

No estado do Tocantins esse número de acidentes é tão elevado, em proporções, quanto aos demais Estados brasileiros. Diante disso, ações governamentais foram adotadas, como a criação do Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas - BPMRED, que em convênio com Agência Tocantinense de Transporte e Obras – AGETO, passou a atuar nas rodovias estaduais do Tocantins, visando melhorar a circulação de pessoas e reduzir infrações e acidentes de trânsito.

Com a criação do BPMRED foi implantada a 2ª companhia Operacional do BPMRED em Araguaína-TO, visando melhorar a fiscalização da TO 222 que corta a cidade e destaca-se pelo grande fluxo de veículos.

A finalidade da presente pesquisa é compreender a importância do BPMRED na segurança viária urbana, na TO 222, perímetro urbano de Araguaína, enquanto órgão de trânsito atuante na fiscalização e educação dos condutores que trafegam nesse trecho da rodovia.

Desta forma, surgiu o problema da pesquisa no sentido de compreender se o Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas do Tocantins tem sido importante na redução dos acidentes de trânsito, na fiscalização e na educação dos condutores que transitam no perímetro urbano de Araguaína, na TO 222.

Ao longo da pesquisa buscou-se trabalhar os seguintes pontos quantitativos e qualitativos para análise e compreensão da finalidade da pesquisa:

No primeiro capítulo, buscou-se compreender o trânsito brasileiro, principalmente, seu histórico a fim de entender como ocorreu a criação de vias e rodovias, analisando a evolução do automóvel e os fatores sociais que influenciaram no crescimento do número de veículos. Outro aspecto, estudado foi o conceito de trânsito, compreendendo como autores conceituam esse sistema complexo que é o trânsito, bem como o Código de Trânsito Brasileiro. Ademais, estudou-se a psicologia do trânsito como forma de entendermos o comportamento de motorista nesse cenário cultural de poder que é o trânsito.

No segundo capítulo estudou-se o conceito de educação para o trânsito e sua compreensão de acordo o Código de Trânsito Brasileiro, bem como uma análise de alguns projetos pilotos de educação para o trânsito que deram certo em grandes cidades.

No terceiro capítulo buscou-se conhecer o BPMRED, enquanto órgão de fiscalização das rodovias estaduais, que em convênio atua na fiscalização do trânsito, qual seu papel, como se estrutura e qual a visão estratégica desta Unidade Operacional para a atuação no trânsito rodoviário do Estado do Tocantins.

No último capítulo demonstra-se o resultado alcançado pelo Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas de abril de 2015 a abril de 2016 no perímetro urbano da Rodovia Estadual TO 222, em Araguaína-TO.

Enfim, a pesquisa aborda uma visão do trânsito brasileiro, a educação para o trânsito e o resultado de uma ação governamental que foi a criação de uma Unidade Especializada, o BPMRED, no trânsito rodoviário, principalmente, na TO 222.

2. TRÂNSITO NO BRASIL

O Brasil é um país que se destaca pela frota de veículos e pelo número de acidentes de trânsito. Segundo Tebaldi & Ferreira (2004, p 16) o Brasil ocupa o quarto lugar no ranking mundial em acidentes de trânsito, ocorrendo 6,8 mortes a cada 10 mil veículos, sendo que ao término de um ano são mais de 30 mil mortes nas estradas brasileiras, conforme o IPEA no ano de 2003.

O número da violência no trânsito brasileiro tem demonstrado um sistema complexo, que ao longo dos anos foi se estruturando de forma aleatória e sem planejamento. O número de mortes no trânsito é algo preocupante para a sociedade, que na atualidade vem chamando a atenção das autoridades. Mas será como o Brasil criou esse sistema de trânsito violento? Como ocorreu a formação desse aglomerado de veículos?

Vamos analisar a evolução histórica do sistema de trânsito no Brasil.

2.1 Histórico

2.1.1 O desenvolvimento da Estrada

Um dos fatores que está diretamente relacionado com o trânsito é a malha viária, também denominada estrada, quando se trata de rodovias.

Diretamente a via é um dos fatores que influencia no sistema trânsito, pois o fator via atua diretamente no processo da segurança viária, visto que a via é todo o ambiente que rodeia o veículo. Rozestratem (2015, p. 5) coloca que “A via age como estímulo sobre o homem que, por sua vez, age sobre seu veículo para adaptá-lo às exigências da via”.

No Brasil a malha viária é bastante ampla e desordenada, seja no perímetro urbano ou na zona rural. Observa-se, que a falta de planejamento no desenvolvimento viário brasileiro foi um dos grandes problemas no desenvolvimento das estradas e vias urbanas.

Desta forma, o processo de construção histórico está alicerçado em interesses sociais, econômicos e políticos. O trânsito não foi pensando como foco principal, mas como um interesse secundário.

Mas como ocorreu o desenvolvimento da malha viária brasileira?

Segundo Frans & Seberino (2012) uma das estradas mais antigas que se tem registro é a rodovia estadual SP-148 que liga Santos ao planalto paulista passando pelo ABC. A via iniciou-se em 1560 quando os jesuítas abriram cominho entre São Vicente e Piratininga, por ordem do então Governador Geral do Brasil, Mem de Sá. Sendo que no ano de 1922 foi pavimentada em concreto.

Observa-se que a preocupação das autoridades da época quanto a malha viária era melhorar o trânsito de pessoas e animais, facilitando o deslocamento das pessoas. Já havia uma preocupação das autoridades em melhorar as estradas, interligando locais que eram polos econômicos e sociais. Ressalta-se que com o tempo percebeu-se a preocupação em aperfeiçoar as condições de trafegabilidade dessa via, pois diretamente melhoraria o trânsito.

Conforme Frans & Seberino (2012) com o passar dos anos o trânsito necessitou de novas estradas. Com isso, em meados do século XIX, começou a ocorrer modernizações nas construções das estradas brasileiras. No ano de 1928 foi inaugurada a primeira rodovia pavimentada, ligando Rio a Petrópolis, a atual Washington Luis (BR 040).

No mesmo sentido, os autores ressaltam que nas décadas de 40 e 50, em virtude da Criação do Fundo Rodoviário Nacional, no ano de 1946, houve a construção de rodovias no Brasil de forma acelerada. Isso em virtude da criação da Petrobrás, em 1954, que passou a produzir asfalto em grande quantidade, bem como, em 1957, com a implantação da indústria automobilística.

Conforme Frans & Seberino (2012) no governo de Juscelino Kubitscheck foi realizado um planejamento para que o Brasil crescesse 50 ano em 5, sendo que destacaram a criação de Brasília e a criação automobilística nacional. Como decorrência tinha a construção de infraestrutura de estradas para fomentar a fabricação de automóveis. Assim, multiplicaram as estradas, as avenidas.

Observa-se que a construção da malha viária foi motivada pela necessidade social, econômica e política das pessoas. Impulsionado pelos setores econômicos e políticos, as vias passaram a serem colocadas como prioridades, melhorando o trânsito das pessoas, principalmente, em virtude do aumento do número de veículos

que passaram a circular pelas ruas e estradas brasileiras. Ademais, o Brasil ampliou sua malha viária atendendo interesses políticos e econômicos, o que ocasionou um sistema de trânsito congestionado, decorrente de uma malha viária desordenada e sem planejamento, seja nas cidades ou nas zonas rurais.

Desta forma, verifica-se que historicamente a malha viária brasileira nunca foi prioridade, cresceu desordenada e sem planejamento. O Brasil até hoje nunca conseguiu montar um sistema viário de trânsito que atenda a necessidade de trafegabilidade com segurança e com qualidade.

2.1.2 O trânsito e o automóvel

O trânsito brasileiro ao longo dos anos tem crescido em virtude de diversos fatores, dentre os quais se destaca o aumento da frota de veículos, que tem sido influenciado por diversos fatores: sociais, econômicos e políticos.

Nesse ponto, observa-se que o trânsito brasileiro ao longo dos anos tem sofrido evolução com o fim de atender os anseios da sociedade, passado por uma evolução histórica.

Segundo Frans & Seberino (2012) com o advento da Revolução Industrial que influenciou no crescimento do desenvolvimento Industrial do setor automobilístico, com o motor a combustão, o Brasil teve seu primeiro veículo automotor no ano de 1897, veículo de propriedade de José Bonifácio, oriundo da França, que no Rio de Janeiro emprestou seu carro para o Poeta Olavo Bilac e este colidiu contra uma árvore, visto não saber dirigir, ocasionando o primeiro acidente de trânsito.

Na perspectiva dos autores, esse foi o primeiro marco histórico da chegada do veículo automotor no Brasil. Demonstrando que somente em meados do final do século XVIII e início do século XIX que o trânsito brasileiro passou a ser ocupado pelo veículo automotor. Todavia, deve-se destacar que o trânsito já era ocupado pelas pessoas, bondes e carroças de tração animal, que eram os meios de transporte e locomoção, sendo um trânsito mais tranquilo, onde as vias e as calçadas eram ocupadas com o fim do deslocamento principalmente das pessoas. Como afirma Vasconcellos (2012) “O ambiente de trânsito no Brasil foi formado

historicamente por pedestres, ciclistas, caminhões e ônibus, a ele tendo sido agregado o automóvel a partir da década de 1930”

Ademais, verifica-se o registro histórico do primeiro acidente de trânsito ocasionado pelo ser humano na direção do veículo automotor. A causa do eventual acidente, pelo que consta foi ocasionado por imperícia na direção do veículo automotor conduzido pelo poeta Olavo Bilac. Nessa perspectiva, demonstra que historicamente o trânsito, na combinação homem e veículo, é marcado por acidentes em virtude do mal uso do veículo automotor ou sobrepondo o veículo ao ser humano.

De acordo com Frans & Seberino (2012) por volta do ano de 1903, as autoridades passaram a se preocupar com o trânsito, principalmente no aspecto da segurança das pessoas que circulavam pelas vias, que passaram a pensar em regras de circulação para proteger as pessoas e motoristas. Assim, as autoridades de São Paulo e Rio de Janeiro passaram a conceder licenças para dirigir. Diante disso, em 1906, o Brasil adotou o exame obrigatório para habilitar condutores de veículos automotores.

Verifica-se que o trânsito brasileiro desde o início do século XX vem sendo uma das preocupações da sociedade, principalmente, quanto as regras de circulação dos veículos. A malha viária das estradas, ruas e avenidas sempre foram construídas visando o veículo, ficando o pedestre em segundo plano. Todavia, regras para limitar o uso do veículo, de forma a garantir a segurança das pessoas, a partir do início do século vem sendo uma preocupação social.

De acordo com Frans & Seberino (2012) o automóvel era algo limitado a um pequeno grupo de pessoas que tinham poder aquisitivo. Com a expansão das cidades, da malha viária e o investimento no setor automobilístico, o automóvel tornou-se objeto de consumo da classe média, passando a ser visto como progresso e instrumento de desenvolvimento social. Assim, em decorrência do aumento grandioso do número de veículos as regras de trânsito na sociedade foram introduzidas, com a finalidade de regular o fluxo dos veículos, gerenciando o trânsito enquanto a um sistema, composto de pessoas, veículos e vias, que com o tempo foi se tornando cada vez mais perigoso.

Destarte, o Brasil investiu no setor automobilístico como fator de crescimento econômico, passando o automóvel ao longo do século XX e início do século XXI a ser um objeto essencial para as pessoas e a vida em sociedade. Todavia, o regramento do trânsito, por meio de normas de circulação, foi implantado para organizar e regulamentar o trânsito, porém percebe-se que mesmo tendo suas regras, o trânsito ao longo da história tem se tornado cada vez mais perigoso.

2.2 Trânsito e o Código de Trânsito Brasileiro

2.2.1 Conceito de trânsito

A terminologia trânsito é um conceito complexo, que por sua essência demonstra a ideia de movimento. Nesse sentido, Frans & Seberino (2012) trazem que trânsito seria o movimento de veículos e pedestres em conjunto, resultando na movimentação de pessoas, animais ou veículos de um lugar para o outro.

Observa-se que o conceito de trânsito transmite uma visão de movimentação, seja nas estradas rurais ou na cidade. A sociedade sempre dependeu do trânsito, para circulação de pessoas, para o transporte de cargas, enfim, o trânsito é algo que todas as pessoas estão inseridas e depende dele para se movimentar.

Para Rozenstraten (2015, p. 4) trânsito pode ser conceituado como:

O conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes. Analisemos a definição:

- Um conjunto de deslocamento. Um homem ou um carro num deserto não constituem trânsito, nem é necessário ter um objetivo.

- Nas vias públicas: pois o que acontece em terreno particular não é trânsito oficial, e não precisa obedecer o Código.

-Um sistema: quer dizer um conjunto de elementos que operam na realização de uma função comum. Assim, um relógio é um sistema de peças que, conjuntamente, indicam as horas. No trânsito, a função comum é o deslocamento: chegar ao destino são e salvo. Para isto, cada elemento tem que obedecer às normas do sistema.

- Um sistema convencional: em oposição a um sistema natural (sistema solar, célula, homem) e porque os homens criaram livremente estas normas, que poderiam ser diferentes; são assim por que se trata de um convênio na sociedade e até entre os países.

- A finalidade é: assegurar a integridade de seus participantes. Cada um deve alcançar sua meta sem sofrer dano.

Percebe-se que para o autor o conceito de trânsito se alicerça na ideia de movimento de um lugar para outro, ressaltando a concepção de sistema regido por um regramento social. A sociedade em todas as áreas sociais possui regras que venham a reger a vida em grupo, o trânsito não poderia ser diferente. Essa ideia ressalta a integração de vários atores no cenário do trânsito, como pessoas, veículos, animais, vias, enfim, tudo que tem interferência direta nesse sistema de movimentos que tem como ideia principal garantir a integridade dos atores desse sistema.

O autor debate a conceituação que compõe o conceito de trânsito, vias públicas, como conjunto de deslocamento, sistema, sistema convencional, finalidade, enfim, destacando a suas ideias principais. Nesse aspecto, é salutar destacar que o trânsito enquanto um sistema formado para a movimentação das pessoas é algo construído para a boa convivência e visando um deslocamento seguro para as pessoas, por isso foi essencial a criação de regras que estabelecessem limites aos usuários desse sistema, principalmente quando utilizado no espaço público, onde o interesse social impera.

Desta forma, vimos que trânsito na concepção teórica é o sistema formado por atores, visando o movimento no espaço público, regido por regras sociais, buscando garantir a integridade das pessoas para chegar ao seu objetivo ou destino final.

Mas qual será o conceito de trânsito para o Código de Trânsito Brasileiro?

2.2.2 Conceito de trânsito para o CTB

O Código de Trânsito Brasileiro-CTB, lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, em sua essência é hodierno, visto que foi aprovado em 1997 e passou a vigorar no ano de 1998, todavia vem sendo alterado em virtude da dinâmica social do trânsito. Desta forma, o legislador brasileiro trouxe um conceito moderno de trânsito, o qual abarca todos os sujeitos que fazem parte desse processo sistemático que é o trânsito.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (2010, p.12) em seu Art. 1º §1º traz que “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos, animais,

isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Observa-se que o legislador trouxe como núcleo central do conceito de trânsito a ideia de circulação, visto que o deslocamento de pessoas é essencial para a construção de uma sociedade ou de uma comunidade. Nesse mesmo diapasão, o autor traz a ideia de movimentação de veículos que é o meio que as pessoas utilizam para se locomover ou transportar cargas, seja automotor, de tração humana ou animal, todos tem a mesma finalidade que é a locomoção. Ressaltando, que os animais também estão inseridos nesse processo, pois é comum o deslocamento de tropas de animais em diversas vias das zonas rurais e até mesmo em cidades interioranas. Logo, o conceito de trânsito é abarcado por vários elementos que de uso das vias, formam uma movimentação diuturna, tornando assim a sociedade dinâmica.

Ainda no CTB (2010, p. 173) “Trânsito – movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. O legislador veio somente a reforçar o conceito que já tinha colocado anteriormente, no sentido de vincular os atores sociais do trânsito à ideia de movimentação e parada. Nesse sentido afirma Frans & Seberino (2012, p10)

Trânsito é tudo aquilo que se movimenta, se locomove de alguma forma, através de veículos, animais, também aquele que se movimenta isolado ou em grupo. A movimentação constitui o trânsito independente do local em que está. Podemos dizer que para tudo utilizamos o trânsito, até mesmo para pedir um produto para entregar em casa, ele veio através do trânsito para suprir a nossa necessidade.

Enfim, ao pensar no conceito de trânsito é necessário pensar num sistema complexo, cheio de peculiaridades, que ao longo dos anos tem se tornado mais complexo em virtude do número de veículos circulando pelas vias do País. Ademais, o trânsito é constituído pela interação entre os atores que estão elencados na conceituação do CTB, que são a via, o veículo, o pedestre e os animais. Interação que ocorre diariamente, sendo que muitas vezes por haver um distúrbio nessa interação, acarreta os acidentes de trânsito. Enfim, o trânsito é um sistema que visa à circulação dos atores que lhe compõe, visando à movimentação de um lugar para o outro.

2.3 Psicologia no Trânsito Brasileiro

2.3.1 Conceito de Psicologia

A sociedade surgiu do agrupamento de pessoas, a fim de viver num sistema onde as pessoas pudessem ter segurança e relações interpessoais estáveis. Para isso, criaram mecanismos de controle social, como as normas, a fim de regulamentar o padrão de comportamento das pessoas e impor certas sanções com o fim de moldar certos padrões de comportamento. No entanto, percebe-se que o próprio homem, busca burlar essas regras sociais de comportamento. A partir daí surgiu a psicologia, enquanto ciência, para tentar compreender o comportamento do homem.

Segundo Rozestraten (2015) a psicologia enquanto instrumento de estudo pode ser definida como ciência, visto utilizar-se de métodos científicos, a fim de estudar um objeto, que é o comportamento e os fatores e processos externos ou internos, consciente ou inconsciente, que provoca ou altera o comportamento do homem.

O autor destaca o trabalho da psicologia enquanto ciência, que utiliza métodos sistemáticos, a fim de estudar o homem e seu comportamento na sociedade. No trânsito esse comportamento se altera com muito mais volatilidade. O comportamento das pessoas precisa ser estudado, visto que a dinâmica psicológica dos condutores muda, pois muitas são as causas que direta ou indiretamente influenciam o condutor. Assim, a psicologia busca compreender as principais causas dessa mudança, seja consciente ou inconsciente.

Mas como atua a psicologia no trânsito?

2.3.2 A psicologia do trânsito

O trânsito no Brasil a cada ano mata milhões de pessoas. Segundo Tebaldi & Ferreira (s/a) trazem que com base em informações do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA) no ano de 2003, o Brasil foi o 4º lugar no Ranking mundial em acidentes de trânsito, ocorrendo 6,8 mortes para cada 10 mil veículos

Ademais, conforme relatório de Acidentes de trânsito do IPEA (2015) no ano de 2014 houve 8.227 mortes nas rodovias Federais, sendo 20%, do número total de mortes em decorrência de transportes terrestres, que foram 43 mil pessoas por ano, segundo o Datasus (Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde),

Os dados mostram o elevado índice de acidentes de trânsito que tem ocorrido nos últimos anos. Nessa perspectiva, pode-se levar em consideração, em relação às essas causas, diversos fatores, sendo que o principal deles é o fator humano.

O ser humano, enquanto condutor, é complexo, visto que muitos fatores influenciam diretamente o seu comportamento no trânsito, seja sua personalidade, características, meio em que vive, além da sua educação. Da mata (2010) coloca que quanto ao comportamento do motorista, não existe dúvidas, que são os principais responsáveis pela maioria dos acidentes de trânsito, ao lado dos pedestres.

Nesse sentido, traz Tebaldi & Ferreira (s/a, p. 02) a seguinte concepção:

Dentro dos fatores que favorecem a ocorrência de um número tão elevado de acidentes, aparece o fator humano como o principal, pois sem ele o trânsito não existiria. Porém o ser humano não pode ser analisado separadamente. O homem tem sua história, personalidade, interesses, necessidade e busca satisfazê-las, gerando conflitos no trânsito, pois interpreta as regras estabelecidas conforme sua visão de mundo.

Observa-se que o autor destaca que o homem é o fator principal, que diante o seu comportamento acabar por ensejar diversos problemas no trânsito, essa dinâmica do conflito é oriundo dos valores e princípios pessoais que cada cidadão vai construindo na sua cultura.

Desta forma, a psicologia do trânsito é uma ciência mais complexa, pois busca entender o homem dentro de um sistema de movimentos regido por normas. Como traz a ideia de Rozestraten (2015) que a psicologia do trânsito estuda o homem e seus comportamentos direto e indireto no trânsito. Seja o movimento corporal do pedestre ou a forma como o condutor age na direção do veículo, seja o veículo no meio do trânsito, o qual depende dessa relação condutor-veículo-meio.

O autor destaca essa interação da psicologia do trânsito visto que na sociedade moderna todas as pessoas participam do trânsito, desde antes de nascer

até logo depois, gestantes, idosos, crianças. Todos esses aspectos sociais, diretamente ou indiretamente influenciam no trânsito.

Assim, os comportamentos das pessoas diretamente estão atrelados ao trânsito, mas a relação homem e trânsito como seria?

2.3.3 relação homem, trânsito e poder

O trânsito é um sistema complexo de relação, onde cada indivíduo possui culturas diferentes, valores e modo de vida diversificado, onde todos esses aglomerados se junta no trânsito. Assim, o comportamento de cada indivíduo muda segundo seus interesses individuais, onde o trânsito passa a ser uma relação de poder entre as pessoas.

O individualismo torna o espaço público das vias um espaço de disputa, seja pelo espaço ou pelo tempo, o trânsito se torna uma arena de disputa ideológica e política entre os condutores.

Da mata (2010) demonstra que a adoção de forma individualizada de transporte é um retrocesso. Porque tivemos bondes e trens como instrumentos coletivos de transporte eficientes. E a onda desenvolvimentista permitiu as pessoas a buscarem serem donas do seu próprio automóvel como coroamento de poder individual. Desta forma, resultou num processo de aculturação de estilo de vida hierárquico e aristocrático com tipo de veículo a gasolina, imposto pelo individualismo moderno.

Observa-se que o trânsito no Brasil acaba sendo um local de individualidades, onde as pessoas que tem poder aquisitivo andam em carros maiores, luxuosos e potentes, e querem impor sua posição econômica sobre os demais, constituindo assim uma relação de poder conflituosa.

Segundo Da mata (2010) a ideia de espaço público tem sido privatizado, tem sido individualizada, onde quem tem mais poder tem seus carros potentes e o trânsito se tornou o espaço de disputa, o que deu origem a frase, “fé em Deus e pé na tábua”.

O autor mostra a relação de poder que existe no sistema de trânsito brasileiro, fator de que vem sendo transmitido por meio da cultura brasileiro, onde as pessoas no trânsito deixam aflorar esse individualismo e a ideia de impor seu poder sobre o outro.

Logo, é latente essa ideia de poder, o trânsito não é visto como espaço público e coletivo e, sim como uma arena privada, onde os mais fortes levam vantagens.

3. EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

O trânsito é um sistema complexo e multidisciplinar. Diante disso, nos últimos anos tem sido observado como uma preocupação social. Os dados estatísticos de vítimas no trânsito têm preocupado as autoridades, bem como tem trazido prejuízos econômicos enormes para os cofres públicos.

Diante dessa problemática, será se basta apenas aumentar o número de legislações? Ou quem sabe apenas melhorar a infraestrutura?

Infelizmente, sabe-se que não. É necessário trabalhar o principal fator do sistema de trânsito, que é o ser humano. É necessária uma ruptura de paradigmas, o qual o ser humano seja colocado como principal preocupação política e social! É necessário educar as pessoas para o trânsito, seja como condutores ou pedestres.

Como traz Nassaro (2014, p.180)

A nossa Educação está carente de princípios e valores morais e éticos bem definidos. É na primeira infância que a criança forma os conceitos do bem e do mal, do certo e do errado. Quando os pais não deixam essas questões claras para os filhos, a formação desses conceitos resta prejudicada.

Sempre que cometemos uma infração de trânsito na presença dos filhos, que estão ainda em processo de formação de caráter, passamos para eles, de uma maneira muito forte e clara, que mentir e enganar são condutas que se praticam sem constrangimento. Isso ocorre, por exemplo, quando desrespeitamos uma sinalização de parada obrigatória; [...]

Observa-se que o autor colocar a educação como a construção de valores e princípios, que são solidificados desde a infância. Todavia, verifica-se que na sociedade brasileira esse mesmo processo não é realizado na formação dos nossos filhos para o trânsito. Isso deixa uma reflexão no sentido de que: a mesma visão de educação baseada em valores e princípios deve ser aplicada a formação do cidadão para o trânsito? É algo a que deve se preocupar.

Mas o que seria essa educação para o trânsito?

3.1 Conceito de Educação para o Trânsito

O tema educação para o trânsito é um dos assuntos que sempre quando se fala em melhoria para o trânsito, remete-se para a educação.

Na Constituição Federal de 1988, o tema educação voltado para o trânsito aparece enquanto política para a segurança no trânsito, no Art. 23, inciso XXII, bem como enquanto tripé da segurança viária no Art. 144, parágrafo 10, inciso I. transcrevo:

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

[...]

XII - estabelecer e implantar **política de educação** para a segurança do trânsito.

Ademais, o Art. 144 [...]

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

I - compreende a **educação**, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e [...] (GRIFO NOSSO)

O constituinte ao falar de trânsito, elenca a educação como um alicerce básico para a segurança no trânsito. O trânsito deve ser visto como um espaço público, onde as pessoas possam usufruir e movimentar-se com a certeza de que irão chegar ao seu destino seguras. Mas para isso, faz-se necessário uma cultura de trânsito coletivo, onde o condutor respeite o outro condutor, o pedestre e todos os agentes desse sistema complexo, o qual essa relação seja recíproca.

Verifica-se que o nível cultural da sociedade brasileira, precisa ser trabalhado na base, como um dos alicerces desse sistema que é o trânsito. A Constituição remete como sendo essencial, que o Estado deve primar pela formação do condutor e isso ocorrerá por meio da educação formal. Nesse sentido, Ecco & Banaszkeski (2009, s/p) colocam que

Da mesma forma que precisamos aprender a ler para entender e transformar o mundo, precisamos criar um processo de alfabetização no trânsito, para aprender a ler nossa cidade, nossas ruas e estradas, melhorando significativamente a qualidade de vida no país.

A lei de diretrizes e Bases da Educação Nacional, lei nº 9394, de 20 de dezembro de 1996, no seu Art. 1º conceitua a educação como:

A educação abrange os **processos formativos** que se desenvolvem na **vida familiar**, na **convivência humana**, no **trabalho**, nas **instituições de ensino** e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais. **(GRIFO NOSSO)**. [...] (BRASIL, 1996)

Observa-se que o conceito de educação é elencado na lei que regulamenta a educação brasileira, a lei de diretrizes e bases da educação nacional, ressaltando que a educação é um processo formativo. Nesse aspecto, pode-se dizer que o cidadão tem que ter uma formação continuada para o trânsito, que se inicia na família desde a fase da infância, pois já nasce inserido dentro desse sistema que é o trânsito. Desta forma, é salutar que a educação comece a ser trabalhada nas relações interpessoais da família, mostrando que o respeito ao próximo é condição essencial para a vivência em sociedade, sendo que o coletivo, quando se trata de trânsito, deve prevalecer em detrimento do individual.

Outro ponto ressaltado no conceito é a formação educativa no trabalho e na Escola. As instituições sociais têm seu papel nesse processo, sejam as empresas por meio de projetos de inclusão das pessoas no trânsito e sua formação enquanto cidadão usuário das vias, ou a própria escola, que é a instituição social formal de educação, que trabalha o jovem para sua inserção na sociedade. A educação para o trânsito deve ser inserida na vivência dos jovens enquanto conteúdo interdisciplinar, onde valores coletivos e de respeito ao próximo devem ser trabalhados. Desta forma, a escola deve inserir na sua grade curricular projetos formativos para o trânsito, que possam diretamente está trabalhando esses conhecimentos essenciais para a vida coletiva e a vivência nesse sistema complexo que é o trânsito.

Enfim, para se mudar a cultura, se faz necessário trabalhar a educação enquanto processo formativo do cidadão. Não como algo esporádico, mas como algo que esteja constantemente presente na vivência diária do usuário da via, seja como pedestre ou como motorista. As instituições devem trabalhar essa inserção para o trânsito, principalmente a escola.

A educação para o trânsito é essencial para a mudança cultural de um trânsito violento e perigoso, pois estamos inseridos no trânsito e a mudança de comportamento é algo continuado na formação da pessoa. como afirma Rossato (2006, p. 177)

A verdadeira mudança de comportamento, apta a transformar a trágica realidade atual, decorrerá de uma educação sedimentada desde a mais tenra idade até à adolescência, alcançando o novo motorista. Não existe matéria ou tema mais importante do que a Educação para o trânsito, pois todos os integrantes da sociedade convivem no cenário do trânsito, urbano ou rodoviário, na condição de condutores, passageiros ou pedestres.

A educação para o trânsito deve ser trabalhada ao longo da vida, pelos mais diversos setores da sociedade. Mas como a Legislação de trânsito trata do assunto?

3.2 Educação no Trânsito segundo o CTB

O trânsito no Brasil ao longo dos anos passou a despertar o interesse da sociedade, onde foi sendo regulamentado por diversas normas. Todavia, no ano de 1997, com a criação da lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o qual veio a regulamentar o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território brasileiro.

Nesse diapasão, o Código de Trânsito Brasileiro pressupõe que é objetivo do Sistema Nacional de trânsito a Educação das pessoas para o trânsito. Conforme se observa:

[...]

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e **à educação para o trânsito**, e fiscalizar seu cumprimento. (GRIFO NOSSO). (BRASIL, 1997)

Observa-se que a lei 9503/97 traz a educação para o trânsito como um dos objetivos a serem implementados pelo Sistema Nacional de Trânsito. A política de educação para o trânsito, além de ser implementada nos diversos setores da sociedade visando uma formação para o coletivo, deve também ser fiscalizada pelo mesmo órgão.

Acontece na prática, simplesmente, a oferta de curso de formação de condutores, aplicados por autoescolas, onde o cidadão é preparado somente para o exame da Carteira Nacional de Habilitação, sendo algo esporádico, não solidificando valores de respeito ao próximo na condução de veículos. Deve ser pensando algo mais contínuo, desde a formação na infância, que seja algo que se constrói nos diversos setores da sociedade e não somente para uma prova. Nesse sentido afirma Simione (2007, p. 3)

Todo ser humano participa do trânsito mesmo antes de nascer, ainda no ventre materno, estabelecendo formas de interação social. A educação é a

porta de entrada para o convívio em sociedade e a possibilidade de prevenção de acidentes, como mostra a frase: a educação vem de berço.

A Educação é uma forma de trabalhar as pessoas ao longo da sua formação, para a construção de valores e princípios e consequentemente prevenir acidentes, que atualmente é um dos fatores que mais matam pessoas no Brasil.

Ademais, o Código de Trânsito Brasileiro coloca que:

[...]

Art. 76 A educação para o trânsito será promovida na pré-escola 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. (BRASIL, 1997)

Na prática precisa-se de ações mais efetivas, principalmente, com a inserção do tema na grade curricular das escolas. Atualmente percebe-se que somente é realizado esse trabalho de forma esporádica, principalmente, na semana do trânsito e no restante do ano, não existe outras ações continuadas.

Observa-se que é papel também do Estado, por meio dos seus órgãos de Trânsito, DETRAN e DER. No Tocantins os órgãos de trânsito deveriam ter maior efetividade nesse sentido. A Agência Tocantinense de Transporte e Obras – AGETO responsável pelas Rodovias Estaduais em convênio como o Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas, o qual compete a fiscalização, devem planejar ações voltadas para esse trabalho educativo junto as escolas e universidades visando a formação para o trânsito dos alunos e integrantes do sistema de trânsito.

Percebe-se que o Estado até o momento deixa a desejar nesses projetos formativos de educação para o trânsito.

3.3 Projetos Pilotos de Educação para o Trânsito

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015), por meio de seus relatórios anuais sobre acidentes de trânsito, expõe que a principal causa de mortes no Brasil em rodovias federais são acidentes de trânsito. Sendo que esses índices poderão ser melhorados por meio de campanhas educativas.

Observa-se que ações na educação devem ser trabalhadas pelos entes estatais para minimizar a perda de vidas no trânsito, bem como romper o paradigma de que o trânsito é um local de poder e disputa. Ações de cunho preventivo e pedagógicas devem ser trabalhadas pelos órgãos e pela sociedade.

Ademais, o IPEA traz ações de campanhas de cunho educativas que poderão ser trabalhadas para a formação educativa dos condutores visando redução de acidentes em rodovias.

As companhias devem chamar a atenção dos condutores para os principais motivos associados aos acidentes, como: a desatenção no trânsito (o uso de celular na direção se encaixa nesse grupo), o uso de álcool e o desrespeito às normas elementares do trânsito, como a ultrapassagem em locais proibidos e o excesso de velocidade, por exemplo. (BRASIL, 2015, p. 26)

Percebe-se que é salutar ações educativas para a formação da sociedade e o uso do sistema de trânsito. Principalmente se tratando da formação de jovens e crianças que serão os futuros condutores e pedestres.

Veremos alguns projetos que foram desenvolvidos na educação para o trânsito.

3.3.1 Projeto Educação no Trânsito no Acre

O projeto foi desenvolvido na cidade de Cruzeiro do Sul – Estado do Acre, na Escola Municipal Raimundo Quirino Nobre, pela professora Maria Dione S. Lopes, tem como público alvo crianças da faixa etária de 04 a 06 anos.

O projeto buscou desenvolver conhecimentos nas crianças de ações de prevenção a acidentes de trânsito envolvendo os alunos e toda a comunidade. Assim, ações da realidade dos alunos na comunidade foram trabalhadas, visando agir no cotidiano das crianças junto ao sistema local de trânsito.

As etapas foram: foi exposto o projeto as crianças; confecção de mural; visita a autoescola; realizado excursão nas ruas dos bairros, conhecendo as vias, faixas e sinalização; feito desenhos de faixas e sinalização no pátio da escola; palestra com um agente de trânsito; visita a borracharia; criação de cartazes; criação de música motorista educado; exposição do material feito pelas crianças; passeata pela paz no trânsito.

Verifica-se que o projeto voltado a educação procurou contemplar vários aspectos na educação para o trânsito, desde o conhecimento da sinalização na prática até o conhecimento de como trocar um pneu na borracharia, encerrando com uma passeata.

A educação para o trânsito desenvolve uma visão crítica e valores para uma ação coletiva do trânsito.



Fonte: Projeto Educação no Trânsito – Cruzeiro do Sul – AC



Fonte: Projeto Educação no Trânsito – Cruzeiro do Sul – AC

3.3.2 Educação para o Trânsito São Paulo

O projeto foi desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET, no ano de 2008, na cidade de São Paulo, com a finalidade de trabalhar conhecimento nas crianças quanto à conduta de como agir na saída da escola, tendo em visto o enorme fluxo de veículos.

O projeto foi desenvolvido em várias escolas, onde agentes da CET utilizando-se de diversos instrumentos pedagógicos como histórias, rodas de

conversas, vídeos, brincadeiras e excursões realizaram um trabalho pedagógico voltada para a educação para o trânsito daquela cidade.



Fonte: Projeto Educação no trânsito 2008: CET São Paulo.



Fonte: Projeto Educação no trânsito 2008: CET São Paulo.

Os projetos demonstrados são ações práticas da educação para o trânsito que tiveram sucesso e servem de modelos para os demais Estados, dentre os quais o Tocantins.

Ações educativas devem ser pensadas e trabalhadas para seja transformada essa cultura de violência no trânsito para uma cultura de paz e convívio coletivo.

4. BATALHÃO DE POLICIA MILITAR RODOVIÁRIO E DIVISAS

4.1 Histórico e aspectos legais

A Polícia Militar do Estado do Tocantins tem sua competência Constitucional de Policiamento Ostensivo e preservação da ordem pública definido na Constituição Federal, cito:

Art. 144 A segurança pública, dever do Estado, direito e reponsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

[...]

§ 5º Às Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública [...] (BRASIL, 1988)

Já no tocante a temática trânsito é um assunto bem complexo, quando se trata da fiscalização. O Código de Trânsito Brasileiro atribui a Polícia Militar a competência para realizar a fiscalização de trânsito, seja no perímetro Urbano ou em Rodovias, desde que realizado convênio com o órgão competente.

No Estado do Tocantins, a Agência Tocantinense de Transporte e Obras – AGETO é o órgão executivo de trânsito das Rodovias no Tocantins. Conforme dispõe o Art. 23, inciso III, do CTB, cito:

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

[...]

III – executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou **executivos rodoviários**, concomitadamente com os demais agentes credenciados; (**grifo nosso**)

[...] (BRASIL, 2010)

Ademais, a lei complementar nº 79, de 27 de abril de 2012, que trata da organização básica da Polícia Militar do Tocantins traz em seu artigo 2º, inciso IV que compete a PMTO “ exercer o policiamento ostensivo e a fiscalização de trânsito nas rodovias estaduais”.

Competência legal imposta a Polícia Militar visto que as malhas rodoviárias do Estado do Tocantins interligam diversas cidades, proporcionam o cometimento de inúmeros delitos, infrações de trânsito, o que provoca diversos acidentes rodoviários.

Nesse sentido, visando a efetivação e a melhoria da fiscalização nas rodovias do Estado do Tocantins, o Governo do Estado, por meio do Decreto nº 5.210, de 27 de março de 2015, publicado no Diário Oficial do Estado Nº 4347, de 31 de março de 2015, criou o Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas (BPMRED).

A criação do BPMRED foi motivada pelo fato de que o Tocantins localiza-se na região sudeste da região norte, com uma área de 277. 720 520 quilômetros e faz divisas com Goiás ao Sul, Mato Grosso a oeste e sudoeste, Pará a oeste e noroeste, Maranhão norte, nordeste e leste, Piauí a leste e Bahia a leste e sudeste perfazendo cerca de três mil quilômetros de divisas. Ademais, o Estado do Tocantins possui uma malha rodoviária extensa, sendo 4,5 mil quilômetros de rodovias estaduais pavimentadas.

Apesar da extensa malha viária, a Tocantins até o ano de 2015 era o único Estado da Federação que não possuía uma Unidade Especializada da Polícia Militar focada na fiscalização de trânsito rodoviário. Unidade que por meio de convênio com o órgão executivo rodoviário do Estado do Tocantins, AGETO, criada para atuar nas rodovias e estradas Estaduais realizando um policiamento de Fiscalização de Trânsito.

4.2 Papel do BPMRED

O Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas é uma Unidade Operacional Especializada na Fiscalização de Trânsito e outros ilícitos nas rodovias e divisas do Estado.

Foi criado com a finalidade de executar ações de segurança pública e trânsito nas rodovias Estaduais de todo o Estado do Tocantins e nas divisas do Estado.

A atuação ostensiva, por meio de policiamento fardado e viaturas caracterizadas, transmitem à sociedade a presença estatal, proporcionando uma ação preventiva e repressiva, de forma que o condutor respeite a legislação de trânsito e a penal, bem como a aplicação de sanções legais aos infratores da lei.

Ademais, o caráter preventivo do BPMRED, incumbe ao Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas o papel de educador social, no sentido de levar ao público alvo, que utiliza-se das rodovias estaduais, ações educativas junto a População, como uma forma de conscientizar e despertar uma consciência crítica quanto ao uso coletivo das rodovias estaduais, seja na zona rural ou no perímetro urbano. A partir daí minimizar o número de acidentes e infrações de trânsito cometidas por condutores que fazem uso dessas vias públicas.

Em específico, como perímetro urbano, pode-se citar o trecho da TO 222, que corta a cidade de Araguaína, sentido a cidade de Filadelfia-TO, do KM 1 ao KM 9. O referido trecho é utilizado pela população como uma via de acesso a diversos pontos da cidade de Araguaína, o que aumenta o fluxo de veículos e pedestres, consequentemente, aumenta o número de infrações de trânsito e o número de acidentes.

Nesse aspecto, a presença dos Policiais do BPMRED em ações de prevenção e repressão nesse trecho é salutar para minimizar a problemática oriunda do uso indevido do trecho urbano da rodovia TO 222.

4.3 Estrutura do BPMRED

O Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas foi criado para atender a demanda rodoviária de todo o Estado do Tocantins. O planejamento da capacidade de recobrimento e condições de fiscalizar o trânsito rodoviário foi desenvolvido de forma que a Organização Policial Militar abrangesse o efetivo administrativo e o operacional, o qual foi dividido em três áreas de atuação: área central, área norte e área sul.

Levando em consideração as principais rodovias estaduais, o BPMRED foi dividido em 4 (quatro) companhias operacionais.

A área Central com sede em Palmas ficou instalada a sede do Batalhão Rodoviário, bem como a 1ª Cia Operacional, na área Norte. Ficou instalado a 2ª Cia Destacada com sede na cidade de Araguaína-TO e na área Sul ficará instalada a 3ª Cia Destacada com sede na cidade de Gurupi- TO. O Batalhão também contará com a 4ª Cia Operacional Móvel, com sede em Palmas-TO, com Desdobramento em todo

o Estado e suas divisas. A proposta do Desdobramento do Batalhão em sua totalidade, com suas Companhias e Pelotões, bem como informação da localidade de cada posto policial, se encontra listado a seguir:

BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIO E DE DIVISAS

- Sede administrativa: TO 10, Área Verde de Palmas km 01, It 11, sn, St Leste, Palmas-TO.

- Circunscrição: Todo estado do Tocantins.
- Pelotão de Comando e Serviços – PCS; - Expediente na Sede
- 1ª Companhia Operacional, Palmas (sede).

Área: Rodovia e divisas central

- 1º Pelotão Operacional – Porto Nacional (Taquaralto)
 - ✓ PRE - Porto Nacional, trecho Palmas-Porto Nacional, TO-50;
- 2º Pelotão – Porto Nacional (Luzimangues)
 - ✓ PRE – Porto Nacional, trecho Palmas-Paraíso, TO- 080;
 - ✓ PRE -Araguacema, saída para o Pará, TO-080;
- 3º Pelotão – Miracema
 - ✓ PRE, trecho Miracema-Miranorte, TO-342;
 - ✓ PRE, Caseara, saída para o Pará, TO-235;
- 2ª Companhia Operacional, Araguaína (sede).

Área: Rodovia e divisas norte.

- 1º Pelotão – Araguaína
 - ✓ PRE - Araguaína, trecho Araguaína-Xambioá, TO- 222 (Barra da Grota);
 - ✓ PRE - Couto Magalhães, saída para o Pará TO-335;
 - ✓ PRE – Xambioá, Saída para o Pará BR-153;
- 2º Pelotão – Araguaína
 - ✓ PRE - Araguaína, trecho Araguaína-Filadélfia, TO- 222 (Jacuba);
 - ✓ PRE – Tocantinópolis, saída para Porto franco-MA, TO-210;

✓ PRE – Filadélfia, saída para Carolina-MA, TO-222;

- 3º Pelotão – Bela vista

✓ PRE – Bela Vista, saída para Imperatriz TO-126;

✓ PRE – Aguiarnópolis, saída para Estreito TO-126/BR 153;

- 3ª Companhia Operacional – Gurupi (sede).

Área: Rodovia e divisas sul

- 1º Pelotão – Arraias

✓ PRE- Arraias, Saída para Goiás TO-050;

✓ PRE- Novo Jardim, saída para Bahia, TO-040;

- 2º Pelotão – Formoso

✓ PRE - Formoso, saída para Goiás, BR-242;

✓ PRE- Lagoa da Confusão, saída para Mato Grosso, BR-242;

- 3º Pelotão – Araguaçu

✓ PRE - Saída para Goiás, TO-373;

✓ PRE - Jaú do Tocantins, saída para Mato Grosso, TO-296;

✓ PRE - Talismã, saída para Mato Grosso, BR-153;

- 4ª CIAop – Palmas (sede). Área: desdobramento do Estado e Divisas

- 1º Pelop – Palmas (sede).

Área: Rodovia e divisas Central;

- 2º Pelop - Araguaína (sede).

Área: Rodovia e divisas norte.

- 3º Pelop – Gurupi (sede).

Área: Rodovia e divisas sul.

Apesar da estruturação do BPMRED prevê toda essa abrangência, com a sua criação foram instalada somente a 1ª Companhia Operacional, na cidade de Palmas, cobrindo a TO 050 e a 080 e a 2ª Companhia Operacional em Araguaína, cobrindo a TO 222.

As demais companhias não possuem previsão para sua instalação, visto a falta recursos logísticos e humanos.

No tocante a 2ª Companhia em Araguaína-TO, desde a criação do BPMRED que vem atuando no trecho da TO 222, principalmente, no trecho que corta o perímetro urbano da cidade, com o fim de intensificar a fiscalização e reduzir o número de acidentes.

Primeiro Posto de Fiscalização do BPMRED – PRE Barra da Grota, TO 222.



Fonte: fotos do acervo do autor.

4.4 Visão do BPMRED, com enfoque a TO 222, perímetro urbano de Araguaína-TO

O Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas trabalha com um planejamento a curto, médio e longo prazo.

O BPMRED na visão a curto prazo visa intensificar a sua atuação nos principais Postos de Fiscalização Rodoviário implantados, reduzindo o número de acidentes de trânsito e aumentando o número de autuações de infratores da legislação de trânsito. Para isso propõe aumentar o número de operações nos postos fixos, proporcionando uma visão de eficiência na aplicação da legislação de trânsito e demonstrando as ações de fiscalização no sentido de inibir a prática de infrações administrativas de trânsito, que consequentemente acarretam diversos acidentes nas rodovias do Estado, muitas delas com vítimas fatais.

Além disso, o BPMRED busca implementar ações volantes de fiscalização nas principais entradas do Estado, com o fim de coibir entradas de ilícitos e demonstrar ao motoristas que irão trafegar na rodovias estaduais, que a fiscalização no Tocantins tem efetividade.

Na cidade de Araguaína, principalmente, no perímetro urbano, a curto prazo, o BPMRED, por meio da 2ª Companhia Operacional, foca na efetividade da fiscalização de trânsito, primando por mudanças culturais quanto ao respeito na legislação de trânsito, sendo que consequentemente busca minimizar os acidentes de trânsito.

Ações operacionais de resultado, a curto prazo, foram implementadas do ano de 2015 ao ano de 2016, onde a fiscalização tem sido a meta da 2ª Companhia Operacional do BPMRED. Pois, busca uma ruptura no paradigma de que a fiscalização somente existe nas rodovias federais, além disso criando uma cultura na população local de que as regras de trânsito devem ser respeitadas.

Quanto a visão, a médio prazo, encontra-se a implementação de projetos voltados a formação de jovens para o trânsito. Principalmente, na faixa etária de 10 a 15 anos, com o fim de educar para o trânsito. Todavia, nenhum projeto até o ano de 2016, na área da educação foi implementado por falta de recursos financeiros e humanos.

Em relação à visão de longo prazo, o BPMRED busca ser a Unidade da Polícia Militar do Estado do Tocantins mais bem conceituada junto à sociedade tocantinense, pela prestação de serviço de excelência e qualidade. Para isso, inúmeras ações ainda serão planejadas e executados junto a sociedade que utiliza das rodovias do Estado do Tocantins. Essa excelência na segurança rodoviária deve ser trabalhada incansavelmente. Conforme afirma Nassaro (2014, p.105)

O equilíbrio da vida em sociedade, que depende da segurança pública, é viabilizado por vários órgãos que eventualmente apresentam falhas, mas buscam atingir um nível de qualidade satisfatória, como é o caso da Polícia Militar, que prima pela excelência nos serviços prestados em todos os seus programas de policiamento e atividades especializadas (como é o caso do policiamento em rodovias estaduais).

A excelência na prestação do serviço pela BPMRED é uma visão que a cada dia, diante de cada planejamento, busca-se alcançar e melhorar continuamente, de acordo a dinâmica da sociedade.

5. RESULTADO DA ATUAÇÃO DO BPMRED NA TO 222, PERÍMETRO URBANO, DO KM 01 ao KM 09, DE ABRIL DE 2015 à ABRIL DE 2016.

O Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas após sua criação em 27 de março do ano de 2015 passou a atuar nas principais Rodovias do Estado, principalmente, nas rodovias Estaduais que cortam a capital Palmas, TO 080 e TO 050, bem como na Rodovia Estadual que dá acesso a cidade de Araguaína, TO 222.

A rodovia TO 222 corta a cidade de Araguaína, no perímetro urbano, vindo da cidade de Filadélfia -TO. A fiscalização desse trecho urbano, bem como o rural, antes da criação do BPMRED ficava a cargo do 2º Batalhão de Polícia Militar, que além das demais atribuições constitucionais, também exercia a fiscalização nesse perímetro.

Conforme informações da Agência Tocantinense de Transporte e Obras – AGETO, a média de autuações realizadas pelo 2º BPM era de 35 (trinta e cinco) autuações mensais no perímetro urbano da TO 222, que corta Araguaína.

Observa-se que é um número muito pequeno tendo em vista o grande fluxo de veículos que circula nessa rodovia e, conseqüentemente, o elevado número de infrações de trânsito cometidas. A TO 222 que é uma das vias que liga a cidade de Araguaína de leste a Oeste, sendo um dos corredores de escoamento da mobilidade urbana da cidade.

Com a criação do Batalhão de Polícia Militar do Estado do Tocantins, unidade especializada na fiscalização rodoviária, a responsabilidade e atribuição pela fiscalização no perímetro urbano passou a ser efetivo pelo BPMRED, a partir de Abril de 2015.

Após assumir os Postos Rodoviários da Rodovia TO 222 e qualificar os policiais militares, que foram transferidos para trabalharem no BPMRED, foi realizado um trabalho de intensificação na fiscalização, visto que se percebeu um desrespeito a legislação de trânsito na circulação dos veículos no perímetro urbano da TO 222.

Mas como foram os resultados da fiscalização no primeiro ano de atuação do BPMRED?

5.1 Resultados da fiscalização de trânsito de abril de 2015 a abril de 2016

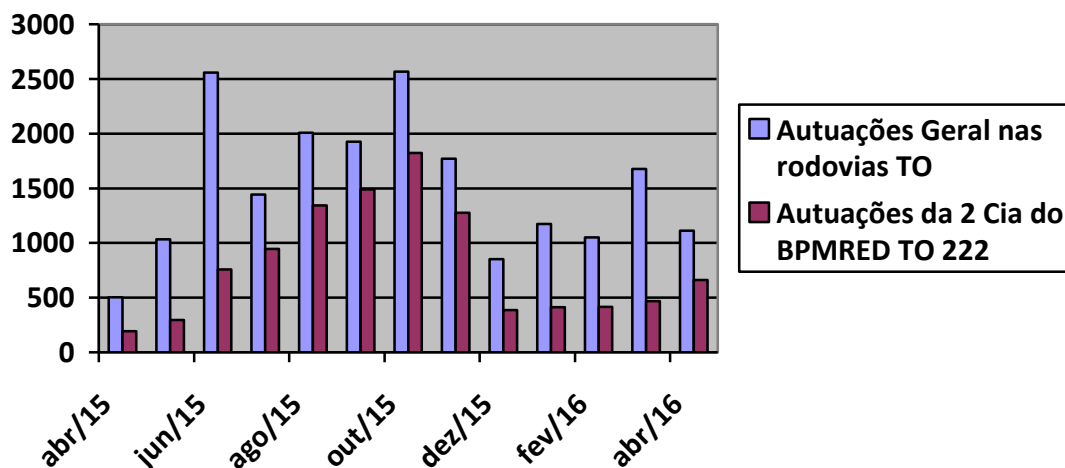
A partir da atuação do Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas no perímetro urbano de Araguaína-TO, que vai do KM 01 até o KM 09, Sentido Oeste-Leste, o número de autuações tiveram um crescimento significativo, pois o policiamento passou a ser específico e especializado para coibir e autuar condutores infratores da legislação de trânsito que circulam na rodovia.

Conforme se verificou com base em informações fornecidas pela Agência Tocantinense de transporte e Obras, órgão executivo de trânsito rodoviário do Tocantins, antes da criação do BPMRED a média de autuações realizadas na fiscalização pelo 2º BPM era de 35 autuações mensais.

Esse número com a criação do BPMRED cresceu vertiginosamente no primeiro ano de atuação da Unidade, principalmente na TO 222, perímetro urbano da cidade de Araguaína-TO.

Nesse aspecto fazendo a análise de abril de 2015 a abril de 2016, pode-se verificar o crescimento do número de autuações, conforme verifica-se: no mês de abril de 2015 foram autuados 502 condutores, sendo que 194 autuações foram na TO 222 em Araguaína. No mês de maio foram autuados 1032 condutores, o qual 295 autuações foram na TO 222. No mês de junho foram 2557 autuações, sendo 759 autuações na TO 222. Em julho de 2015 foram 1443 autuações, sendo 946 autuações na TO 222. Em Agosto de 2015 foram 2007 autuações, sendo 1344 na TO 222. No mês de setembro foram 1925 autuações, sendo 1489 na TO 222. Em outubro foram 2567 autuações, sendo 1824 na TO 222. Em novembro 1771 autuações, sendo 1276 na TO 222. No mês de dezembro foram 851 autuações, o qual 387 foram na TO 222. Ademais, observaremos os dados já no ano de 2016 até o mês de abril. Em janeiro foram 1173 autuações, o qual 414 foram na TO 222. Em fevereiro foram 1051 autuações, sendo 416 na TO 222. Em março foram 1676 autuações, o qual 469 foram na TO 222. Em abril foram 1112 autuações, sendo 661 na TO 222.

Gráfico 1: NÚMERO DE AUTUAÇÕES DE ABRIL DE 2015 A ABRIL DE 2016.



Fonte: Agência Tocantinense de Transporte e Obras/BPMRED

Ressalta-se que as autuações de Abril de 2015 a Abril de 2016 foram confeccionadas no perímetro urbano da TO 222, pois o BPMRED nesse período, em decorrência de fatores logísticos e humanos, a fiscalização estava restrita aos Postos Rodoviários da Jacuba e Barra da Grota, ambos na TO 222, cuja atuação ocorre no perímetro urbano. Nesse período não foram realizadas operações em outras rodovias em virtude da falta de viaturas, conforme relato do Comando da 2ª CIA OP do BPMRED.

Observa-se que o número de autuações realizadas pela 2ª Companhia Operacional do BPMRED, que atua na cidade de Araguaína foram resultados positivos na fiscalização, pois demonstram o grau de imprudência e desrespeito de condutores nesse trecho da rodovia estadual. Pode-se dizer que em princípio o número de autuações foi crescente, só que nos primeiros meses do ano de 2016 houve uma queda na quantidade de autuações, demonstrando já um resultado de conscientização de muitos condutores no respeito às normas de trânsito na rodovia.

A fiscalização não tem só o caráter punitivo/repressivo, conforme ressalta o comando do BPMRED, como também traz o efetivo positivo de educar o condutor que foi autuado para não reincidir na prática da infração de trânsito. Nesse sentido afirma Da Matta (2010, p.109)

[...] a solução pela severidade da lei, a resolução pela punição – rigorosa – dos infratores; o aumento das penas, a cassação da licença para dirigir etc. Tais fatores são importantes, mas todos os psicólogos que trabalharam a questão da obediência à lei verificaram que um dos elementos indispensáveis ao seu cumprimento não é o código em si, **mas sua aplicabilidade. (grifo nosso)**

Nessa visão de tornar efetiva a aplicação da norma de trânsito, houve uma intensificação na fiscalização por parte do BPMRED, tornando a aplicabilidade da norma efetiva, com o fim de buscar fazer com que os motoristas que transitam na rodovia TO 222, principalmente, no perímetro urbano possam respeitar as normas de circulação, além de respeitarem os demais motoristas.

5.2 Resultados sobre acidentes de trânsito de abril de 2015 a abril de 2016

Outra informação que se pode analisar na verificação da atuação do Batalhão de Polícia Militar Rodoviária e Divisões é quanto ao número de acidentes de trânsito ocorridos na TO 222 de 2015 a 2016.

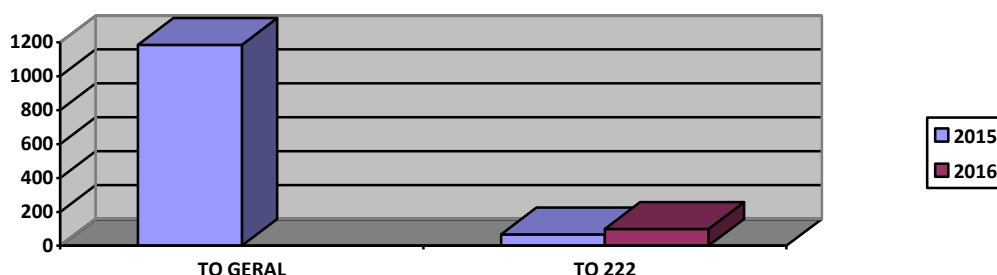
Quanto ao conceito de acidente de trânsito Rozestraten (2015, p.74) define como “ uma desavença não intencionada, envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiada à polícia diretamente ou através dos serviços de medicina legal”.

O autor destaca o conceito de acidente de trânsito como eventos diários ocorridos entre veículos ou entre veículos e pedestres, de forma não intencional. Todavia, ressalta-se que as causas são oriundas de imprudência, negligência e imperícia por parte dos condutores. Ademais, o autor destaca a questão da notícia à polícia ou serviço de medicina legal. É importante frisar, que na estatística somente os acidentes comunicados às autoridades são contabilizados, pois ainda existem muitos acidentes que não são informados, assim entram na subnotificação ou “ cifras negras” da estatística.

Nesse diapasão, pode-se analisar os dados fornecidos pela AGETO e pelo SIOP (Sistema Integrado de Operações Policiais de Araguaína) sobre o número de acidentes ocorridos nas rodovias Estaduais, principalmente, na TO 222 no período em análise. No ano de 2015 foram atendidos em todo o estado do Tocantins 1185 acidentes de trânsito com vítima e sem vítima nas rodovias estaduais, sendo que na TO 222 foram 68 acidentes atendidos pelo 2º BPM e BPMRED. No ano de 2016 na

TO 222, conforme dados do SIOP, de Janeiro a Abril foram 99 acidentes de trânsito com vítima e sem vítimas. Verifica-se um aumento no número de acidentes na TO 222. Os dados Gerais das rodovias em 2016 não foram fornecidos pela AGETO visto não estarem tabulados.

Gráfico 2: Número de acidentes de trânsito nas rodovias Estaduais em 2015 e 2016



Fonte: AGETO e SIOP

Todavia, deve-se ressaltar que com o atendimento dos acidentes de trânsito na TO 222 pelo BPMRED reduziu-se as subnotificações, o qual as pessoas passaram a ter um atendimento com maior presteza por parte do Estado. Ademais, muitas ocorrências de trânsito que antes não eram registradas passaram a ser registradas, em virtude da especialização do BPMRED no atendimento a esse tipo de ocorrência.

É salutar destacar que o aumento do número de ocorrência demonstra que as pessoas por desrespeito a legislação de trânsito negligenciam o respeito ao outro, o espaço público e as normas de circulação e ocasionam acidentes, no caso em análise, na TO 222, perímetro urbano de Araguaína-TO. Ademais, fatores como a vias, tempos, condições dos veículos, motoristas e pedestres diretamente influenciam nesse resultado.

A atuação do BPMRED no perímetro urbano de Araguaína-TO visa coibir infrações de trânsito e, conseqüentemente, reduzir o número de acidentes de trânsito, pois os condutores ao respeitar a regras de trânsito minimizará o número de acidentes.

É salutar que o BPMRED no primeiro ano de sua atuação de mostrado uma intensificação na fiscalização, o que torna a rodovia TO 222, com um fluxo mais

consciente, porém ações práticas de fiscalização e educação devem ser implementadas para minimizar os acidentes de trânsito nesse trecho da rodovia TO 222.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito brasileiro é um complexo sistema de movimentação nas vias públicas. Nesse aspecto, diante o estudo realizado, conclui-se que o trânsito brasileiro teve uma evolução lenta e gradativa, onde vias foram construídas visando inicialmente deslocamento de pessoas e cargas, o qual somente no século XIX e XX foram sendo desenvolvidas para atender a grande demanda com o crescimento automotor.

O automóvel solidifica sua identidade no Brasil no fim do século XIX e ganha expansão no século XX, principalmente, em virtude de fatores políticos, econômicos e sociais que alavancaram a aquisição de veículos. Consequentemente, as cidades aumentaram o número de veículos, as ruas, e a estrutura das cidades passaram a ser planejadas para os veículos, porém a mobilidade urbana fica prejudicada, tornando assim o trânsito problemático enquanto sistema de mobilidade.

Ademais, verificou-se que o conceito de trânsito engloba a ideia de sistema voltado a uma finalidade que é a movimentação de pessoas, veículos, animais, com a desejo de deslocamento de lugar para outro em segurança. Todavia, infelizmente o contexto tem demonstrado que o trânsito tem sido mais violento do que seguro.

Nessa mesma visão do conceito de trânsito, verificou-se que o Código de Trânsito Brasileiro também conceitua trânsito com a ideia de movimento, englobando todos os atores que deles participam, para movimentar, parar, estacionar, carregar e descarregar. Enfim, um sistema complexo, com regramento social, buscando a segurança no deslocamento das pessoas.

Outrossim, o estudo demonstrou que a psicologia estuda o comportamento do homem na sociedade, analisando fatores internos e externos, consciente ou inconsciente. Quanto a sua aplicabilidade no trânsito, percebeu-se que fatores como educação, princípios e valores, características e outros influenciam diretamente o homem no trânsito. O advento da tecnologia e com a aquisição pelas pessoas de automóveis como demonstração da situação econômica, o trânsito que deveria ser um espaço público passou a ser individualizado e privatizado, como uma verdadeira imposição de poder sobre o outro, onde os carros modernos, luxuosos e maiores

devem se sobressair aos inferiores, ocasionando situações de disputa e conflito no trânsito.

Outro ponto estudado é a educação para o trânsito. Com a pesquisa percebeu-se que deve ser algo multidisciplinar e deve ter um processo formativo que vá da infância até a fase adulta. As escolas devem inserir na grade curricular essa formação para o trânsito como algo contínuo. Exemplos dos projetos apresentados, que foram sucesso na sua implementação. Todavia, o Sistema Nacional de Trânsito simplesmente exige um curso de formação para a aquisição da Carteira Nacional de Habilitação, não sendo uma formação continuada para aquisição de valores e princípios voltados para o coletivo.

Ademais, percebeu-se que o Tocantins, por meio da AGETO e o BPMRED não possuem atualmente projetos voltados a educação para o trânsito, pecando nesse aspecto formativo dos condutores.

Com o estudo, verificou-se que o Batalhão de Polícia Militar Rodoviário e Divisas foi criado em 2015, para atuar em convênio com AGETO, na fiscalização e educação de condutores nas rodovias do estado do Tocantins. Atualmente é composto da parte administrativa e operacional, o qual possui sua distribuição para todo o Tocantins, só que até o momento somente foram implantadas Companhias Operacionais em Palmas e Araguaína. A Unidade do BPMRED tem como visão melhorar a fiscalização, reduzir o número de acidentes, a curto prazo, implementar ações de educação para o trânsito, a médio prazo, e buscar a excelência na prestação do serviço de policiamento rodoviário no Tocantins.

Quanto aos resultados verificados na pesquisa da atuação do BPMRED de abril de 2015 a abril de 2016, o que se verifica é que no ano de 2015 houve um aumento no número de autuações, com enfoque na TO 222, em virtude dos elevados números de infrações de trânsito praticadas por condutores e a respectiva fiscalização, sendo que já no início de 2016 esse número reduziu, demonstrando um respeito maior pela legislação em virtude da fiscalização.

Quanto ao número de acidentes na TO 222, houve um aumento do ano de 2015 para o ano de 2016, passando de 68 acidentes de trânsito para 99 acidentes na TO 222, em Araguaína. Todavia, percebeu-se que com a autuação especializada

as subnotificações reduziram o que elevou o número de registros de acidentes de trânsito nesse período. Quando a acidentes de trânsito, fatores devem ser levados em consideração, o que não pode atribuir à falta de atuação do BPMRED.

Desta forma, ao longo do estudo verificou-se a importância de uma atuação mais focada no trânsito, onde a fiscalização é essencial junto com uma educação para o trânsito continuada. O Batalhão de Polícia Militar Rodoviária e Divisas, por ser uma unidade especializada na fiscalização do trânsito rodoviários, tem demonstrado grande importância na sua atuação na TO 222, melhorando a fiscalização, atendendo os acidentes de trânsito e coibindo a prática de ilícitos nas entradas e saídas da cidade.

Ressalta-se que o BPMRED é importante e tem sido eficaz, todavia os gestores públicos devem investir na melhoria operacional, aplicando recursos na aquisição de logística e recursos humanos. Dessa maneira, a fiscalização e a educação para o trânsito, de responsabilidade do BPMRED e da AGETO, ter-se-á melhorias no atendimento da sociedade que circula nas rodovias estaduais, em específico o perímetro Urbano da TO 222.

7. REFERENCIAL

BRASIL, Câmara dos Deputados. **Código de Trânsito Brasileiro**. Biblioteca digital da Câmara dos Deputados. 4ª edição: Brasília, 2010.

BRASIL, Casa Civil. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em:

www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm, acessado em: 18 de out de 2016.

BRASIL, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Relatório de Pesquisa:**

Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras, características, tendências e custos para a sociedade. Disponível em:

www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf, acessado em: 18 de out de 2016.

DA MATA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouquecer no Brasil/** com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

ECCO, idanir. BANASZESKI, Alexandra auzilieiro. **Educação para o trânsito: um olhar para o contexto escolar**. Disponível em:

<http://www.webartigos.com/artigos/educacao-para-o-transito-um-olhar-para-o-contexto-escolar/15180/#ixzz4NZJ2d5jK>>, acessado em: 19 de out de 2016.

FRANS, Cristine Maria. SEBERINO, José Roberto. : **A História do Trânsito e sua Evolução**. disponível em:

<www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf>, acessado em 05 out de 2016.

NASSARO, Adilson Luís Franco. **Policiamento Rodoviário: Cenários e Perspectivas**. Triunfal Gráfica e Editora, 1996.

ACRE, Secretaria de Educação. **Projeto Educação no Trânsito**. Disponível em: <portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/educinf/zac_edutrans.pdf>, acessado em: 19 de out de 2016.

ROZESTRANTEN, Reinier J. A. **Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU – Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

SIMIONI, Viviane. **Educação e Trânsito: uma mistura que dá certo**. Disponível em: <

www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/simpósio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completo/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf>, acessado em: 19 de out de 2016.

SÃO PAULO. Companhia de Engenharia de Tráfego. **Projeto Educação para o Trânsito**. Disponível em: < www.cetesp.com.br/media/194181/07_projeto2.pdf>, acessado em: 19 de out de 2016.

TEBALDI, Eliza. FERREIRA, Vinicius R. T. Comportamentos no trânsito e causas da agressividade. **Revista de Psicologia da UnC**, vol 2, n. 1, p. 15-22. Disponível em:

< apatru.org.br/arquivos/%7B2A8F9EAD-10B9-4B92-9AB2-2594D4496AE9%7D_32.pdf>, acessado em 05 de out de 2016.

TOCANTINS, Assembleia legislativa. **Lei complementar nº 79**. Disponível em: www.pm.to.gov.br/institucional/a-corporacao/legislacao/>, acessado em 18 de out de 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O custo social da motocicleta no Brasil**. Pesquisando em: < www.emdec.com.br/moto2012/downloads/artigo.pdf>, acessado em: 05 de out de 2016.