



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO SEMIÁRIDO
UNIDADE ACADÊMICA DE GESTÃO PÚBLICA
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA**

EWERTON ALEXANDRE SIMÕES

**POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO:
ANÁLISE DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO EM MONTEIRO - PB**

**SUMÉ - PB
2023**

EWERTON ALEXANDRE SIMÕES

**POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO:
ANÁLISE DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO EM MONTEIRO - PB**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo Científico) apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública do Centro de Desenvolvimento Sustentável do Semiárido da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientadora: Professora Dra. Kelly Cristina Costa Soares.

**SUMÉ - PB
2023**



S593p Simões, Ewerton Alexandre.
Política Nacional de Trânsito: análise da
fiscalização de trânsito em Monteiro - PB. / Ewerton
Alexandre Simões. - 2023.

29 f.

Orientadora: Professora Dra. Kelly Cristina Costa
Soares.

Artigo Científico - Universidade Federal de
Campina Grande; Centro de Desenvolvimento
Sustentável do Semiárido; Curso Superior de
Tecnologia em Gestão Pública.

1. Política Nacional de Trânsito. 2. Fiscalização
de trânsito - Monteiro - PB. 3. Mobilidade urbana.
4. Eficácia da política pública de trânsito. 5.
Monteiro - PB - trânsito. 6. Autarquia Municipal de
Trânsito e Transportes - Monteiro - PB I. Soares,
Kelly Cristina Costa. II. Título.

CDU: 35(045)

Elaboração da Ficha Catalográfica:

Johnny Rodrigues Barbosa
Bibliotecário-Documentalista
CRB-15/626

EWERTON ARAÚJO SIMÕES

**POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO:
ANÁLISE DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO EM MONTEIRO - PB**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo Científico) apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública do Centro de Desenvolvimento Sustentável do Semiárido da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

BANCA EXAMINADORA:

**Professora Dra. Kelly Cristina Costa Soares.
Orientador – UAGESP/CDSA/UFCG**

**Professor Dr. Allan Gustavo Freire da Silva.
Examinador I – UAGESP/CDSA/UFCG**

**Professor Dr. José Irivaldo Alves de Oliveira Silva.
Examinador II – UATEC/CDSA/UFCG**

Trabalho aprovado em: 08 de fevereiro de 2023.

SUMÉ - PB

RESUMO

Com o aumento da população usuária de automóveis, o trânsito torna-se cada vez mais complexo e perigoso, por este motivo, é imprescindível que se observe de que forma essa realidade passa a ser configurada nos municípios. O presente trabalho problematiza os desafios postos à gestão pública para tratar a mobilidade urbana como meio de garantir segurança à sociedade no que concerne aos direitos individuais e coletivos. Esta pesquisa traz uma análise quantitativa sobre a capacidade do Estado de promover a ordem pública ao regular a mobilidade urbana no município de Monteiro-PB. Para isso, foram utilizados banco de dados de órgãos responsáveis pela regulação e atendimento de problemas relacionados ao trânsito. Os dados disponibilizados pelo Departamento de trânsito (DETRAN) demonstram o número de apreensões de veículos; os dados do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) demonstram índices de acidente; os dados da Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Monteiro (MONTRAN) e do Batalhão da Polícia Militar demonstram a quantidade de multas aplicadas entre os anos 2016 a 2019, identificando qual a relação do aumento da fiscalização com as variáveis de trânsito durante esse período. A partir dessa investigação constatou-se a atuação dos órgãos de regulação do trânsito no que se refere à fiscalização, o que impactou diretamente no número de multas da cidade, aumento considerável nas apreensões de motocicletas irregulares, o que influenciou também nos seus índices, e por consequência, na segurança do trânsito no município. Sendo assim, observou-se eficácia nos resultados da gestão pública do Município.

Palavras-chave: gestão pública, mobilidade urbana, eficácia da política pública.

ABSTRACT

With the increase of the user population of automobiles, traffic becomes increasingly complex and dangerous, for this reason, it is essential to observe how this reality is configured in the municipalities. The present work problematizes the challenges posed to public management to address urban mobility as a means of ensuring security for society with regard to individual and collective rights. This research brings a quantitative analysis on the state's ability to promote public order by regulating urban mobility in the municipality of Monteiro-PB. For this, we used databases of agencies responsible for regulating and meeting traffic-related problems. Data provided by the Department of Traffic (DMV) show the number of vehicle seizures; the data from the Mobile Emergency Care Service (SAMU) show accident rates; the data of the Municipal Traffic and Transport Authority of Monteiro (MONTRAN) and the Battalion of the Military Police demonstrate the amount of fines applied between the years 2016 to 2019, identifying the relationship between increased inspection and traffic variables during this period. From this investigation, it was verified the performance of the traffic regulatory bodies with regard to the inspection, which directly impacted the number of fines in the city, a considerable increase in seizures of irregular motorcycles, which also influenced their rates, and consequently, traffic safety in the municipality. Thus, effectiveness was observed in the results of public management in the Municipality.

Keywords: public management, urban mobility, effectiveness of public policy.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 CONCEITO DE TRÂNSITO.....	9
2.1 FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO.....	9
2.2 MODELOS DE GESTÃO PÚBLICA.....	12
2.3 CICLO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	14
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	17
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	18
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	24
REFERÊNCIAS.....	25

1 INTRODUÇÃO

Mesmo com a evolução no setor de transportes nos últimos anos, ainda existem muitas deficiências a serem repensadas a fim de evitar problemas de mobilidade urbana dentro do trânsito. Os transportes coletivos que deveriam ser os mais utilizados pela massa social deixam a desejar, o que de certa forma incentiva o transporte individual e por consequência ocorre um agravamento nos deslocamentos diários (MATTEI; AMORIM; LIEDKE, 2011). Considerando isso, é vista a importância de possuir ferramentas que possam ser utilizadas como forma de controle social dentro do trânsito.

A fiscalização do trânsito envolve não apenas uma observação da Política Nacional de Trânsito, mas também as políticas de saúde e segurança, pois quando há irregularidades no trânsito, a sociedade fica exposta a situações de risco à integridade física e patrimonial, possivelmente representadas por acidentes e roubos. Assim, pode-se perceber que a ação do Estado para coibir abusos no tráfego, depende de intensa fiscalização nas rodovias e vias urbanas. Para tanto, agentes públicos cumprem suas obrigações quando exigem que integrantes nas relações de trânsito assumam suas responsabilidades enquanto guiam seus veículos, de maneira que assegurem a si, aos demais condutores e pedestres proteção de ocorrências causadas por acidentes. A fiscalização permanente sobre as condições legais e funcionamentos de veículos garante que qualquer procedência criminosa possa ser apreendida com eficiência. As funções dos órgãos que regulam o tráfego frequentemente permitem a retirada de circulação tanto de veículos quanto de condutores que de alguma forma apresentem “perigo” à sociedade em geral.

No parágrafo 2º do Art. 1º da lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 - que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) - assevera que: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito” É visto que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos [...]”, assim observa-se que este deve ser oferecido à população, essencialmente, em condições seguras, e para alcançar esse objetivo são utilizados meios previstos por lei como programas, projetos e serviços que são planejados para essa função, e que quando são executados da forma eficiente se propõe a garantir o exercício deste direito, como pode ser

observado no parágrafo 3º da referida lei. O que é de extrema importância, considerando que a segurança é um direito fundamental previsto no Art. 5º da Constituição Federal de 1988.

Uma das formas essenciais de alcançar essa segurança coletiva, dá-se por meio das ações fiscalizadoras dos agentes públicos que organizam e controlam o trânsito. Os órgãos estatais que regulam as vias urbanas e rodovias exercem competências permanentes para o combate às irregularidades, ilegalidades e atos que ameaçam o livre direito de trânsito dos cidadãos.

Nos pequenos municípios do interior dos estados brasileiros, as ações dos agentes públicos apresentam muitos desafios para assegurar o livre direito de trânsito dos cidadãos. A grande maioria desses municípios tem dificuldade de acionar capacidades organizacionais para responsabilizar os condutores pelas infrações. É comum o tráfego de condutores sem habilitação para condução de veículos, tornando-se uma das ilegalidades mais frequentes, além das irregularidades em relação às condições de circulação dos veículos, pois muitos condutores não dispõem de comprovação da regularidade de registro dos veículos. Em muitos casos, a circulação não obedece aos termos da lei, muitos veículos transitam em condições irregulares ao considerar a quantidade permitida de passageiros. Outra infração frequente, tem a ver com a incidência de menores na condução de motocicletas. Tal infração representa ato grave, principalmente por colocar em risco a integridade física de condutores e dos demais cidadãos que transitam no mesmo espaço. Muitos crimes de trânsito são também resultados da conduta de condutores que fazem ingestão de álcool, podendo transformar o veículo em arma fatal.

No município de Monteiro-PB vem sendo observado o aumento exponencial de irregularidades, envolvendo acidentes de trânsito e furtos de veículos. A fim de amenizar esses problemas, os órgãos responsáveis por assegurar a mobilidade no município passaram a potencializar as fiscalizações no trânsito. No ano de 2019 iniciou-se a manutenção dos sinalizadores de todas as vias urbanas e aumento das fiscalizações. A mudança na regulação da forma de transitar no município passou a buscar expressão significativa no comportamento dos condutores. Neste trabalho, serão apresentadas algumas dessas mudanças, bem como os seus impactos na mobilidade urbana, na organização das vias públicas e na proteção da propriedade.

Tem como objetivo avaliar os efeitos da fiscalização no Município em questão durante a potencialização da fiscalização no trânsito, considerando compreender o seu impacto no funcionamento do trânsito e demais áreas afetadas. Os dados levantados revelam a quantidade de apreensão de veículos e multas aplicadas antes e depois desta intervenção, visando através

de uma análise dos dados disponibilizados, visualizar os resultados obtidos pelas ações dos agentes públicos no município. Dessa forma, procura-se entender qual a relação do aumento da fiscalização em Monteiro-PB com as variáveis de trânsito durante esse período, e não obstante, qual foi o seu impacto na segurança do trânsito.

Este trabalho torna-se relevante por permitir descrever os resultados das ações dos agentes públicos para resolver problemas na mobilidade de cidadãos no município de Monteiro-PB. Os achados correspondem aos encaminhamentos da tomada de decisão dos agentes públicos a fim de garantir um trânsito seguro. Com a realização dessa pesquisa e sua respectiva análise também permitiu detectar deficiências que apontem às outras ações para melhoria da própria fiscalização. A observação da experiência positiva das ações dos agentes públicos do município de Monteiro permite intuir sobre sua viabilidade para outros municípios, no sentido de minorar os mesmos problemas.

2 CONCEITO DE TRÂNSITO

A questão do trânsito hoje é encarada como um problema social, devido ao aumento exponencial ao longo dos anos dos usuários de veículos automóveis. Nesse aspecto, as questões relacionadas à integridade física da pessoa humana está inserida e recebe importante destaque. E para ter uma compreensão da realidade da mobilidade urbana, o entendimento sobre o significado do trânsito de veículos e pedestres passa a ser tema central. A preocupação dos autores em relação à compreensão do trânsito em períodos anteriores faz-se necessária para identificar o caminho trilhado pelos autores para definir esse fenômeno social. Vasconcelos (1985, p. 11) descreveu o trânsito como “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos”.

Outro pensamento que pode ser obtido a respeito é que o trânsito é considerado 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” Rozestraten (1988, p. 4). Dessa forma, é possível observar que algumas conceituações de estudiosos mais antigos e reconhecidos na sua área de pesquisa, eram mais direcionadas a questões de mobilidade, deslocamento e movimentação das pessoas e veículos, um pensamento mais voltado à parte literal do funcionamento dos meios de deslocamento espacial de pessoas. Não havia ainda preocupação com o caráter conflituoso que pudesse ameaçar a segurança de todos aqueles que compõem o tecido social. Nesse aspecto, a

preocupação com a segurança passa a fazer parte da percepção sobre a mobilidade das pessoas nos dias atuais.

Conforme verificado por Rozestraten (1988), segurança e trânsito evoluíram igualmente desde o século XVII, e por conta dessa evolução, gradativamente passaram a exigir mais normas de circulação que tem como objetivo proteger os seus integrantes.

O conceito de trânsito também é apresentado claramente no Art. 1º da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - que institui o Código de Trânsito Brasileiro – onde, em seu 1º parágrafo diz: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Ao analisar as definições estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, observa-se que a definição de trânsito é sintetizada por 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 cerne do termo trânsito, e não depende de uma localidade específica. Assim, pode-se dizer que o termo ganha uma conotação ampla, no qual para qualquer ideia de movimento pode ser utilizado. Até mesmo quando se demanda algum produto, independentemente de sua natureza, se ele vai ser entregue na sua casa no seu trabalho ou em qualquer lugar que esteja, vai ser alcançado através do trânsito, o que permite que a necessidade existente seja atendida.

2.1 FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

No que diz respeito a responsabilidade atribuída aos competentes pela segurança coletiva dentro do trânsito o Art.1, § 5º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz que "Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente". Observando isso, é notória a importância da atenção, que os órgãos públicos que compõem o sistema nacional de trânsito devem dar a fiscalização, considerando que é uma ferramenta utilizada a muito tempo e com efetividade testada ao longo dos anos, para que através do seu uso visando sempre essa segurança que nos é garantida a lei possa ser seguida por todos. Não obstante, é necessário salientar que não somente as entidades responsáveis devem fazer esforço para isso (BÔAS; SILVA, 2015). Convém considerar o trânsito como um espaço público e como tal, um direito do cidadão que deve utilizá-lo com segurança e, assim, paralelamente produzir segurança. Para tanto passa a ser considerado um dever de todos. Dessa forma, fica evidente que é necessário que haja um trabalho em conjunto entre os órgãos

que se propõem a defender e priorizar o interesse coletivo dentro do trânsito e os seus usuários que são integrantes.

No âmbito da mobilidade urbana, a fiscalização possui um papel imprescindível para a segurança coletiva e individual, pois ela previne que diversos tipos de situações drásticas ocorram, como exemplo mais grave, acidentes que possam levar o indivíduo a perda de sua própria vida, sendo o direito à vida, um direito fundamental que está positivado na Constituição Federal do Brasil de 1988. Pensando nisso, normas de trânsito penalizadoras são criadas e aplicadas em suas devidas situações, em sua maioria com intenção de reprimir os comportamentos que ameacem os direitos fundamentais dos cidadãos brasileiros, pois esses tendem a ocorrer quando não existem ações que possam punir aqueles que põem em risco à integridade física e material daqueles que se encontram compartilhando o espaço público. Nesse caso, se não houver uma fiscalização mais intensa e direcionada à aplicação da lei a esses usuários de veículos automotores que estejam infringindo, a convivência no espaço público torna-se inviável. Assim entende que

As normas de trânsito, em especial aquelas que criam restrições e penalidades, buscam adicionar “riscos” extras às ações potencialmente perigosas dos motoristas, como forma de dissuadi-los a adotar estas ações, não só pelos riscos inerentes, mas também pelo risco de serem flagrados e penalizados. É uma forma de proteger os indivíduos de suas falhas de percepção e avaliação, o que pode levar a uma decisão errada, mesmo que essa não tenha sido a intenção do motorista. (COSTA, 2016, P. 22)

Seguindo esse raciocínio, pode-se supor que a fiscalização de trânsito, como forma de forçar o cumprimento das normas de segurança que são planejadas e estabelecidas previamente, tenha um papel muito relevante, se não determinante, para a inibição dessas infrações e, conseqüentemente, para a redução dos acidentes e mortes no trânsito tanto dos envolvidos como dos indivíduos que são acometidos sem ao menos fazerem parte da situação. Vale ressaltar que essa noção é plenamente compatível com senso comum.

Ainda seguindo o pensamento do autor (COSTA, 2016, p. 22) as normas de trânsito buscam, justamente, reduzir a margem de decisão que os motoristas têm, obrigando-os legalmente a seguir um padrão preestabelecido de comportamento que visa à segurança no trânsito. Dessa forma, fica visível a importância da função que a fiscalização exerce dentro do trânsito, pois, o comportamento dos indivíduos é totalmente racional, antes de tomar alguma decisão existe uma comparação entre os benefícios e riscos dessa ação, nesse contexto entra a fiscalização, influenciando os condutores a ponderarem da forma correta e escolher cumprir as normas estabelecidas, considerando os riscos intrínsecos ao não cumprimento destas.

Ao considerar o aumento dos usuários de automóveis, como já citado anteriormente, faz-se necessária uma adaptação para este novo cenário, o uso de tecnologias favorece o desenvolvimento de ações que visem a organização das vias públicas para atender à crescente demanda de veículos. Ações como fiscalização, embora ainda venham sendo mecanismos eficientes, não podem apenas depender do número de policiais dispostos a atender à mobilidade urbana, mas a utilização de meios eletrônicos vem se mostrando abrangentes no intuito de reduzir as infrações.

A implementação de tecnologias de controle propicia a fiscalização intensiva do tráfego e da mobilidade, já que o número de policiais para suprir as tarefas de fiscalização tem se demonstrado insuficientes em razão da grande demanda de veículos em circulação nas rodovias do país. (MATTEI; AMORIM; LIEDKE. 2011, P. 17)

Portanto, da mesma maneira que ocorre um grande avanço na produção e demanda de veículos automóveis, também devem surgir as implementações necessárias para potencializar a fiscalização, seja através da melhoria de métodos mais antigos já aprovados como sinalização de placas, sinal de trânsito e faixas, também os mais tecnológicos, bafômetros usados para detectar condutores que dirigem sob efeito de álcool, tacógrafo que é um equipamento utilizado para medir a velocidade e distância percorrida ou até mesmo a balança que recentemente tem se tornado essencial na avaliação de veículos que transportam uma carga excessiva. Todos esses meios que já são disponibilizados e por consequência os que virão futuramente, são propriamente criados para garantir que o objetivo proposto para tal ferramenta, que é justamente o controle e manutenção do tráfego e da mobilidade, seja alcançado com sucesso. Isto é, garantido que a confiança nas instituições possa minimizar qualquer sensação de insegurança e desorganização dos espaços públicos.

2.2 MODELOS DE GESTÃO PÚBLICA

No Art. 1º, § 3º do CTB diz que, “os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”. Essa lei deixa claro que toda a responsabilidade dos danos causados aos cidadãos por irresponsabilidade da gestão, é voltada para as entidades competentes, ou seja, uma administração ineficiente pode acarretar danos tanto aos indivíduos quanto às instituições.

No modelo tradicional da gestão pública, a falta de responsividade dos seus administradores para com a sociedade ocorre com frequência, pois existe pouca transparência por parte da administração pública, além de baixo efetivo no desempenho e, por consequência nos seus resultados, deixando assim, uma imagem negativa e pouco aprovada pela população. Por conta disso, foi criado um novo modelo com objetivo de atender as demandas sociais. Segundo Behn (1998, p. 5), essa necessidade surgiu, porque observaram um modelo de gestão “muito lento, burocrático, ineficiente, pouco responsivo e improdutivo, não apresentando resultados esperados de um governo” Assim, surge o novo paradigma da gestão pública, buscando criar uma forma de governo que melhor atendesse a população.

Nessa busca por uma melhor forma de governo, viu-se a importância e a necessidade de que o governo melhorasse a sua *accountability* democrática, que no paradigma tradicional não atende às expectativas. Ela diz respeito a responsabilidade e transparência do governo perante os cidadãos, uma característica de extrema importância, que garante não só que os próprios cidadãos possam controlar as ações das entidades responsáveis caso não estejam de acordo, além disso, ela faz parte do regime político democrático, visto que o estado de direito é essencial para legitimar às ações dos agentes eleitos e não eleitos. Behn (1998, p. 5) afirma que “A *accountability* democrática não é opcional: ela é uma característica fundamental de qualquer abordagem para a estruturação do poder executivo”. Assim, os defensores do novo paradigma da gestão pública buscam mostrar que apresentam um modelo mais eficiente e eficaz, além de mais responsivo.

O novo modelo da administração pública, diz que os servidores públicos também devem ter suas responsabilidades e responder aos cidadãos, eles acreditavam que a administração não pode ser separada da política e que mesmo os servidores também podem tomar decisões a fim de chegar ao resultado esperado da implementação das políticas criadas pelos governos. Isso tem impacto direto nas políticas públicas, pois observando isso, é fato que a falta de autonomia dos servidores públicos dificulta o seu trabalho e isso influencia diretamente nos seus resultados, trazendo consequências tanto para a população que não recebe o atendimento devido, quanto para os próprios servidores públicos que eventualmente se adaptam a sua rotina.

Quanto a fiscalização no trânsito, um sistema como esse poderia facilitar o desempenho dos gestores. Na maioria dos casos, questões burocráticas acabam retardando os processos, os resultados esperados não são alcançados, e os responsáveis não podem ser punidos pois o próprio modelo não permite uma melhoria no seu desempenho enquanto política pública.

Os defensores da nova gestão pública apresentam um pensamento gerencialista, visando uma maior flexibilidade, menos preocupados com os processos e mais voltados para os resultados. Behn (1998, p. 37) diz que “ao dar poder aos servidores públicos para que deem respostas aos cidadãos, ao dar-lhes autoridade para tomar decisões inovadoras, os defensores da nova gestão pública buscam produzir melhores resultados”. É muito importante que o governo observe essas características, para que possa atender as expectativas dos cidadãos, aumentar a responsividade e transparência, e também admitir que os servidores respondam a população durante o processo de implementação de políticas públicas, pois são eles que estão envolvidos diretamente e podem observar as demandas sociais mais importantes, o que realmente impacta diretamente na vida dos cidadãos.

2.3 CICLO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

As políticas públicas são as ações do governo, são os mecanismos usados a fim de atacar algum problema observado na sociedade, é necessário que políticas sejam criadas para melhoria e garantia da qualidade de vida, os governos devem estar atentos a toda e qualquer questão que envolva as políticas públicas, pois essas devem ser criadas e implementadas com cautela, considerando que vão impactar diretamente a vida das pessoas. Em relação a garantia da segurança no trânsito através da fiscalização, a efetividade das políticas públicas tende a desejar, considerando que os números de ocorrências no trânsito por vezes são alarmantes, e os meios usados não abrangem a totalidade dos indivíduos, são falhas que podem ser corrigidas se observado um modelo mais autônomo e responsivo.

Quando se analisa uma política pública, existem alguns conceitos que são fundamentais para se ter uma melhor compreensão. Os principais conceitos são ‘*policy*’, ‘*politics*’ e ‘*polity*’ que trazidos por Klaus Frey (2000) tratam-se de conteúdos da política, processos políticos e instituições políticas, respectivamente. Todos esses conceitos estão interligados entre si, pois a ‘*polity*’ que diz respeito às instituições do sistema político é composta pelos indivíduos que tomam decisões, o que já envolve a ‘*politics*’ que se trata dos processos políticos, esta é a dimensão onde há tomadas de decisões, para ele, esta tem um caráter frequentemente conflituoso, isso porque envolve diferentes indivíduos, com diferentes pensamentos e objetivos e por fim há a ‘*policy*’ que pode ser considerada os resultados das tomadas de decisões dos atores políticos, por que trata-se dos conteúdos concretos relacionados à política.

Além desses importantes conceitos e relação feita entre eles, há também outros conceitos importantes ainda neste assunto e são eles: *'policy networks'*, *'policy arena'* e *'policy cycle'* através dos quais Frey (2000) utiliza para explicar as diversas formas de análise de políticas públicas adotados por diferentes abordagens teórico-metodológicas. A *'policy networks'* considera que as políticas públicas dependem das mais variadas formas de interações entre diferentes grupos. A formulação e implementação de uma política encontram-se atrelados também ao conceito *'issue networks'* que ocorre quando os atores do grupo estão voltados para uma política mais específica e não uma política mais geral/global. Observa-se a importância dessas dimensões uma vez que esses grupos, embora entre si sejam conflituosos para tomada de decisão, eles tendem a se unir e formar laços que os possibilita agir contra outros grupos concorrentes. Formando assim, uma grande influência nos processos decisórios, isso ocorre com frequência, um interesse em comum liga grupos que não possuem o mesmo ideal, na tentativa de alcançar os seus objetivos, na maioria dos casos isso tem um efeito negativo, pois os seus concorrentes ficam em uma posição de desvantagem.

A *'policy arena'* ainda segundo Frey (2000), parte do pressuposto da antecipação, das reações e expectativas das pessoas afetadas pelas políticas, para o processo de decisão e implementação da política. Ou seja, as pessoas que irão ser afetadas pela política fazem associações sobre os impactos que esta política causará e cabe aos formuladores, no momento decisório e de implementação buscar prever essas associações.

A perspectiva do *'policy cycle'*, prima pelas fases da política pública e embora possa haver diferentes divisões, há três que irão ser comuns a qualquer política pública, que são as fases de formulação, implementação e controle dos impactos. Frey (2000) enfatiza que as fases mais sofisticadas para todas as políticas dependem da percepção e definição de problemas (quando os grupos sociais ou políticos observam os problemas existentes); a *'agenda-setting'* será a fase quando se definirá as prioridades para pautar o processo de decisório. A elaboração de programas e de decisão (será escolhido a melhor maneira de tratar o problema selecionado na agenda, ou seja, é a escolha de ação); a implementação de políticas (quando a ação escolhida pelos atores políticos será implementada, produzindo resultados); e por último a fase da avaliação de políticas e da correção de ação (quando se analisa as políticas já implementadas para verificar seus impactos de modo que se encerre o ciclo da política ou se inicie uma fase de modificação/adaptação do mesmo).

A dimensão *'policy cycle'* é muito importante pois delimita bem cada fase da política pública, atribuindo-lhes funções específicas. Entretanto, nem sempre a aplicação da teoria funciona exatamente igual na prática, deve-se considerar que existe um distanciamento entre

cada agente responsável e sua determinada função, formuladores de políticas públicas devem ter a sensibilidade de se aproximar da realidade e tentar entender como a aplicação de tal política será implementada pois, é comum casos onde existe um conflito entre essas duas partes, a política criada pode ser interpretada de forma diferente pelo implementador e acabar não saindo exatamente como foi elaborada ou até mesmo por sua formulação se distanciar da realidade social não ter o efeito esperado. Em municípios de interior principalmente, nesse caso se tratando de Monteiro, questões de políticas públicas mal implementadas dentro do trânsito não são raridade, um bom exemplo disso é o uso de capacete motociclístico, que em teoria segundo a resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) Nº 940, de 28 de março de 2022, é obrigatório para circular em vias públicas e acarreta penalidades caso a norma não seja acatada. Contudo, se observado o cotidiano das pessoas dentro do trânsito grande parte não segue essa ideologia e continuam circulando sem a proteção necessária para evitar possíveis agravamentos em casos de acidentes.

As políticas públicas, vistas como ação do governo, devem possuir todas as características citadas até aqui, além disso, na área da fiscalização do trânsito, os administradores devem seguir o código de trânsito Brasileiro (CTB), a fim de resolver problemas que os afetem, deve-se ter *accountability* do governo e dos servidores perante os cidadãos durante todas as fases da política. É importante saber quais os impactos que essa política causará na sociedade, tanto os impactos positivos para potencializá-los se possível, quanto os negativos para que se os amenize ao máximo. Elas são essenciais numa sociedade, pois como já dito, são estas políticas que tratam dos problemas observados na sociedade, no modelo tradicional ou na nova proposta de gestão, é importante que depois de implementadas, se analise os impactos dessas políticas, visando uma melhoria nos resultados para que esta seja benéfica a sociedade.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho é de cunho quantitativo descreve ações realizadas pelos agentes públicos para sanar os problemas da mobilidade no município de Monteiro-PB. Investiga a relação entre o aumento da fiscalização no trânsito pelos órgãos competentes no período de 2016 a 2019 com base nas seguintes variáveis: apreensão de veículos, quantidade de multas aplicadas e quantidade de acidentes no trânsito.

Para a apreensão de veículos foram coletados dados no DETRAN do município, órgão responsável. Durante a coleta foi repassado apenas a quantidade de motocicletas apreendida nos últimos anos, considerando que a quantidade de apreensão dos demais veículos é insignificante diante do número de motocicletas, chegando a ser, em média, apenas dois por mês.

Para a quantidade de multas aplicadas, a coleta dos dados foi feita na MONTRAN e no Batalhão da Polícia Militar da cidade, considerando que o Batalhão passou a aplicar multas a partir do mês de setembro de 2018, os dados obtidos nestes locais foram somados. Os dados da MONTRAN referiam-se à quantidade de multas referentes apenas ao período de 2018 até outubro de 2019, por isso não foi possível a análise de dados de anos anteriores. Para não excluir essa variável, que se considera importante, este trabalho traz a variação entre esses dois anos. E para a quantidade de acidentes no trânsito, os dados foram obtidos no SAMU que atende todos os municípios vizinhos (Prata, Ouro Velho, Camalaú, Zabelê, São Sebastião do Umbuzeiro e São João do Tigre). Os dados demonstram a quantidade de acidentes de 2016 a outubro de 2019, considerando todos os municípios, não ocorrendo distinção de cidades durante o atendimento.

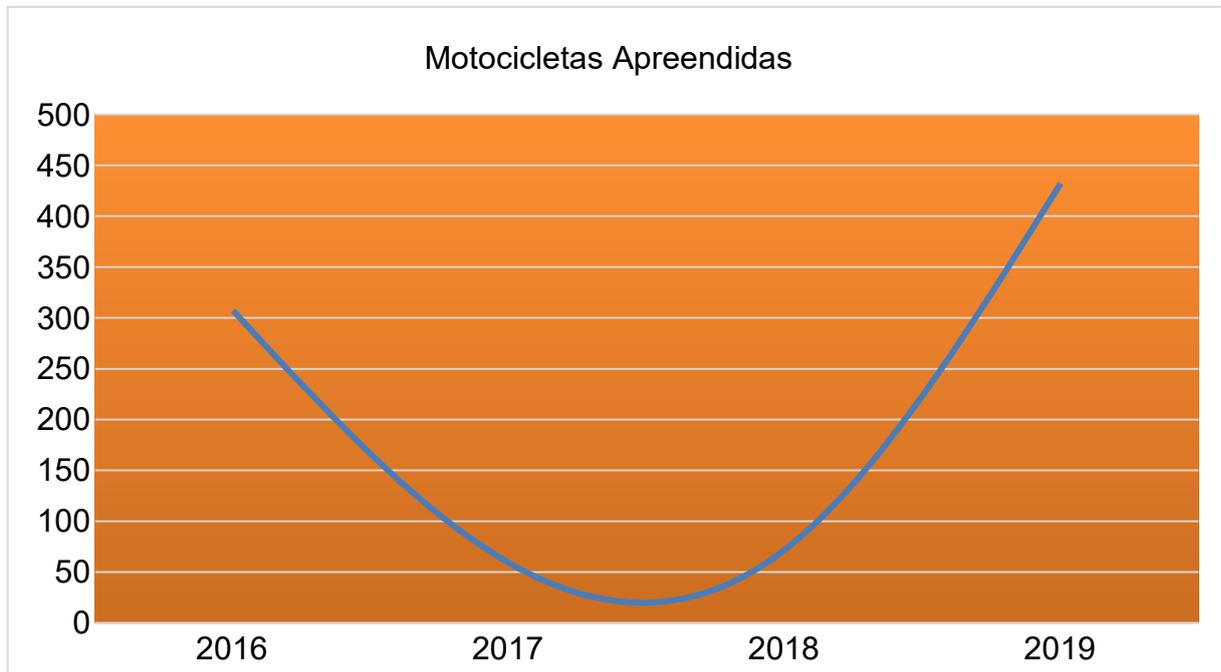
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A Resolução Nº 514, de 18 de dezembro de 2014 que dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação, traz no Art. 5º que uma das diretrizes que a orienta, quanto a segurança no trânsito é “intensificar a fiscalização do trânsito viário, dos veículos e dos condutores” e a segurança no trânsito é um direito garantido em lei. Embora seja lei, por vezes os órgãos responsáveis não conseguem ser eficientes o suficiente para garantir essa segurança, amenizam suas fiscalizações e por consequência aberturas são criadas e o trânsito fica mais propício para que delitos sejam cometidos, tornando assim uma atmosfera oposta ao que é proposto, aumentando a insegurança e a percepção por parte da sociedade.

No ano de 2019 houve uma intensificação da fiscalização no trânsito no município de Monteiro-PB. O DETRAN que é um dos órgãos responsáveis pela manutenção do trânsito do município, para conseguir os recursos necessários toma como justificativa o crescimento exponencial de irregularidades no âmbito do trânsito do município, principalmente, pelo fato dos dados constatarem a frequência de muitos furtos e acidentes. A forma como problemas sociais são evidenciados e reparados é através das políticas públicas, e para que exista um bom funcionamento e maior eficácia, faz-se necessário planejamento em direção à resolução do problema. Então, como meio de combater esse aumento de condutas ilícitas foram fornecidas melhores condições tanto ao DETRAN quanto aos outros órgãos responsáveis da cidade para que atacassem esse problema. Dessa forma, o comandante responsável pelo batalhão da polícia militar do Município em parceria com o DETRAN passou a utilizar mecanismos que surtiam efeito e amenizavam essas infrações, sendo o principal deles a potencialização da fiscalização, que já é prevista em lei. Assim, observou-se mudanças estatísticas nos cenários vistos antes.

O gráfico 1, apresentado abaixo, mostra a quantidade de motocicletas apreendidas na cidade nos anos observados na pesquisa. Em 2016 foram apreendidas 307 motocicletas correspondendo a 35% das apreensões realizadas entre os anos, já no ano de 2017 e 2018 foram 59 e 72 respectivamente, o que somando corresponde apenas a 15% das apreensões durante o período analisado, deixando evidente a diminuição da fiscalização e fragilidade que se encontrava o trânsito do Município naquele momento, e no ano de 2019 após a implementação do modelo de potencialização nos meios de fiscalização foram apreendidas 432 motocicletas, o que corresponde a 49,7% das apreensões nos anos analisados.

Gráfico 1- Quantidade de Motocicletas Apreendidas na Cidade de Monteiro-PB entre os anos 2016 a outubro de 2019



Fonte: elaboração do autor

As motocicletas são, entre todos os tipos de veículos, os que são mais apreendidos no Município, considerando a sua facilidade de obtenção. Estas apreensões são realizadas tanto por atraso ou ausência de documentos quanto por furtos ou motivos afins. As motocicletas são também comumente utilizadas em fuga após furtos, comportamento que se tornava frequente no município de Monteiro. Como observaram Xavier e Neres (2022, p. 2) “As motocicletas são os meios mais usados para fuga, e muitos desses crimes ficam impunes dada a dificuldade de capturar os responsáveis, assim, casos não solucionados são dados preocupantes para a polícia [...]”. Dessa forma, conseguir apreender as motocicletas utilizadas para esses fins, ou motos que foram furtadas e estão sendo utilizadas em uso comum, seriam ações dos agentes públicos para chegar aos criminosos, podendo efetuar na prisão dos mesmos.

Então, vê-se que houve uma drástica diminuição na quantidade de apreensões nos anos de 2017 e 2018, isso em decorrência da diminuição de fiscalização no trânsito. Com a potencialização da fiscalização e, dado o estado em que as condições do trânsito do município estavam, constatou-se um grande aumento nas apreensões de motocicletas, retirando de circulação aquelas que trafegavam de forma irregular no intuito de reduzir as chances de furtos e outros delitos na cidade. Porém deve-se considerar possíveis anomalias que não estão previstas nos dados obtidos da pesquisa, como por exemplo, possíveis punições brandas,

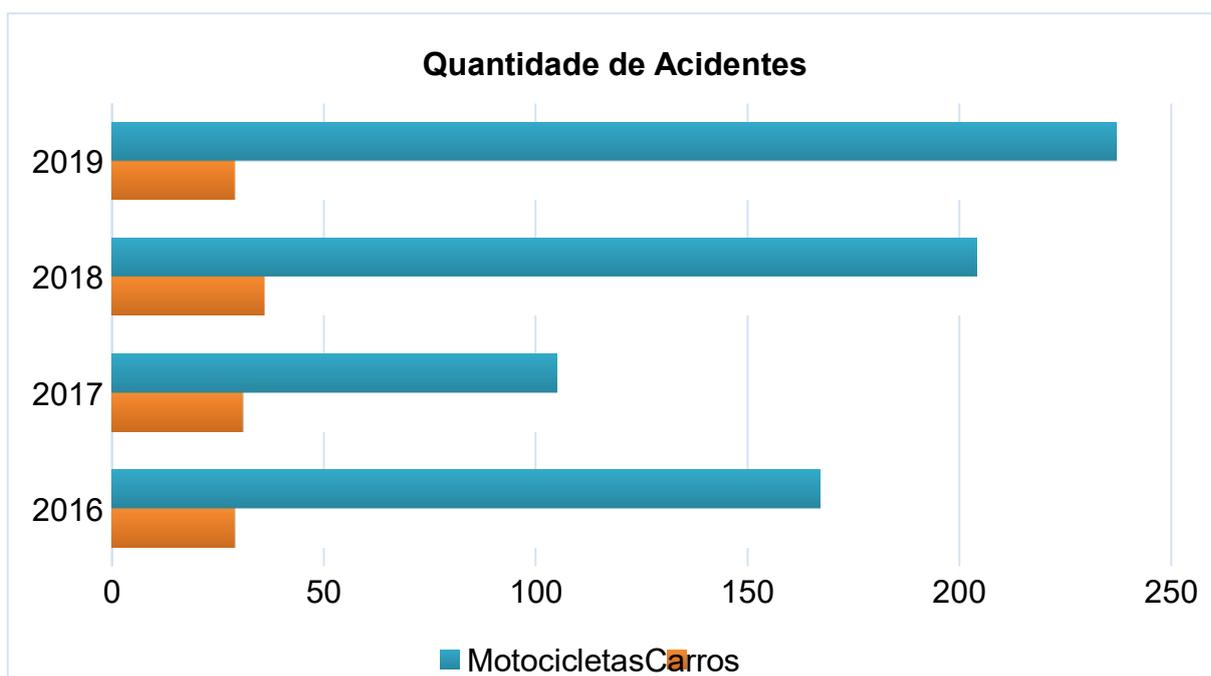
motos reincidentes devolvidas a infratores pouco tempo depois da apreensão, ou até mesmo corrupção por parte de fiscalizadores.

É observado também que as motocicletas são as principais causadoras de acidentes, o que é algo bastante preocupante e por isso se tornava necessário atenção especial a este tipo de veículo, buscando fazer com que os condutores e os passageiros desses veículos se protejam da melhor forma possível e que o condutor busque observar as regras do trânsito a fim de evitar prejuízos para ele e para outros.

A motocicleta tornou-se o meio de transporte individual mais popular do Brasil. Entretanto, a forma de condução e a vulnerabilidade do condutor e passageiro contribuíram para o aumento dos acidentes envolvendo motociclistas, principalmente jovens do sexo masculino, esuas principais vítimas, os pedestres (Bacchieri; Barros, 2011, p. 952).

Assim é visto então uma grande relação entre as motocicletas e os acidentes, considerando que é o meio de transporte mais utilizado individualmente pelos integrantes do trânsito, principalmente se os condutores estiverem em situação de irregularidade perante a lei. Em muitos casos, ao serem abordados pelos órgãos de fiscalização do trânsito e pelo próprio conhecimento de estar conduzindo o veículo de forma irregular, os condutores se veem sem saída e por medo de serem penalizados optam pelo caminho mais “fácil”, buscam a fuga, podendo ocasionar acidentes envolvendo pedestres. No gráfico abaixo apresenta-se a quantidade de acidentes observados nos anos de 2016 a 2019, sendo estes dados referentes à cidade de Monteiro e demais municípios que recebem atendimento em conjunto.

O gráfico 2 observa as ocorrências de Trauma Envolvendo Carros e Motos em Monteiro e nos demais municípios que o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) atende. (Prata, Ouro Velho, Camalaú, Zabelê, São Sebastião do Umbuzeiro e São João do Tigre), entre os anos de 2016 a outubro de 2019.

Gráfico 2 - Ocorrência de Traumas Envolvendo Carros e Motos em Monteiro-PB

Fonte: Construído com os dados da pesquisa (SAMU)

No gráfico 2 apresentado, vê-se que os acidentes que ocorreram com carros foram menores se comparados com as motocicletas, mostrando assim mais uma vez a importância de se observar esta categoria de veículo. Com carros, no ano de 2016 totalizou-se 29 acidentes correspondendo a 23% do total sobre todos os anos; em 2017 e 2018 ocorreram, respectivamente, 31 acidentes correspondendo a 25% do total e 36 acidentes correspondendo a 29% e em 2019 ocorreu também 29 acidentes correspondendo a 23% do total. Com as motocicletas, em 2016 e 2017 constatou-se respectivamente, 167 e 105 acidentes, correspondendo a 23% e 15% do total durante os anos; já em 2018 e 2019 observa-se que houve aumento, tendo 204 e 237 acidentes respectivamente, correspondendo a 29% e 37%.

É esperado que, com o aumento da fiscalização, os acidentes tendem a diminuir, o que não foi visto se observado esses números. Mas, deve-se considerar aqui que a cidade de Monteiro atende as ocorrências de todos os municípios vizinhos, explicando o comportamento inesperado dos dados. Contudo, através de informações informais de pessoas que trabalham nos órgãos responsáveis da cidade, os acidentes, se considerados apenas a cidade de Monteiro-PB diminuíram consideravelmente, atendendo as expectativas esperadas dos recursos utilizados na área. Os dados não apresentaram essa informação, embora seja clara sua ocorrência diante de todos. Observa-se que por conta da aplicação de penalidades mais frequentes os condutores da cidade passaram a se proteger mais e a seguir as regras de

trânsito, então houve maior atenção por parte individual levando a um maior cuidado com os elementos que propiciam os acidentes.

Entre os fatores de risco relacionados aos usuários destacam-se a associação de álcool e direção e velocidade excessiva ou inadequada. Já aqueles que contribuem para a gravidade dos acidentes destacam-se o não uso de equipamentos de proteção (capacete; cinto de segurança; dispositivo de retenção para crianças, etc) (CASTILHO, 2019).

A busca incessável por diminuir ao máximo os acidentes de trânsito afeta a segurança da mobilidade urbana, permite que os indivíduos envolvidos sejam responsabilizados por pelas infrações. O número de acidentes pode interferir diretamente na economia do Município uma vez que os gastos com essas ocorrências reduzem a capacidade de investimento interno. Dessa forma, no município de Monteiro-PB observou-se que com o aumento da fiscalização, os condutores, principalmente de motocicletas, passaram a se proteger mais, utilizando equipamentos de proteção, respeitando as regras de trânsito, assim atendendo aos requisitos para que não haja punição direcionada a eles. As punições da apreensão do veículo à aplicação de multas.

Além destes dados, que são extremamente relevantes, há também a relação da fiscalização com a quantidade de multas aplicadas. O somatório das penalidades aplicadas pelos dois órgãos responsáveis foi no ano de 2018 de 3.110 e no ano de 2019 foi 2.625, apresentando uma queda de 485 multas aplicadas do ano de 2018 para o ano de 2019. Esta queda pode ser explicada através da ideia de alguns autores, que retratam algumas ações que influenciam diretamente no comportamento dos indivíduos, como sendo no caso, as ações de alguns órgãos, como aumentar a fiscalização e influenciar no comportamento das pessoas no trânsito a fim de garantir o cumprimento da lei, que é o objetivo inicial.

Sendo que muitas dessas ocorrências acontecem em virtudes de motociclistas, que na maioria das vezes não possuem equipamentos de proteção, colocando em risco de morte a si e aos demais cidadãos. Observando isso no parágrafo abaixo será mostrada a relação entre os acidentes causados pelos veículos.

Mesmo que a fiscalização e a aplicação das sanções previstas em leis venham a ser priorizadas na busca pela redução dos acidentes de trânsito, devido ao seu maior potencial de influência, é importante que a população seja constantemente exposta ao tema e lembrada de sua importância (BOTTESINI; NODARI, 2011, p. 86).

Na citação acima, os autores falam que a fiscalização e a aplicação de sanções é o que mais influencia as pessoas a mudarem seu comportamento no trânsito. Assim como outros autores também tratam esta grande influência. Vê-se assim, que a queda no número de multas aplicadas é justificável, uma vez que, observando a fiscalização mais intensa e conseqüentemente a possibilidade de ser penalizado, ocorre uma diminuição na quantidade de infrações e conseqüentemente na quantidade de penalidades aplicadas, considerando que individualmente as pessoas identificam uma maior possibilidade de serem responsabilizadas pelos seus atos ilícitos dentro do trânsito, o que leva a ter mais consciência no momento de exercer tal ato. Isto se torna de forma indireta e quase que imperceptível, uma coerção perante os que utilizam os seus veículos no trânsito.

A complexidade dos fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito reside no fato de se referirem a um conjunto de circunstâncias e fatores logísticos e ambientais ligados não somente ao condutor, mas também ao veículo, à via pública, além da estrutura da fiscalização, distribuição de movimentação de pessoas e mercadorias, entre outras, muito embora, no campo do senso comum, o comportamento do motorista (ações ou omissões humanas) tem sido privilegiado entre os fatores contribuintes para o acidente, sendo estes denominados de imprudência, falha humana, ou ato inseguro do condutor. (Almeida et. al., 2004, p. 8)

A estimativa é que tenha uma diminuição, mas observa-se que a quantidade de acidentes não baixou o que era esperado, baseado na relação entre a quantidade de veículos irregulares retirados de circulação e a maior possibilidade de penalização para os indivíduos. Porém deve-se levar em consideração que os dados relacionados aos acidentes abrangem todos os municípios vizinhos. Nesse sentido, conforme esses dados de acidentes que são agregados, não se pode visualizar o impacto que a política de fiscalização do município de Monteiro-PB teve na sua redução.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fiscalização no trânsito, mecanismo previsto em lei para assegurar a segurança, é de grande importância considerando que permite certo controle do trânsito e das ações dos indivíduos que são integrantes, e conseqüentemente auxilia para um melhor funcionamento da mobilidade urbana. Dessa forma, para que fosse possível a concretização das mudanças necessárias na política de mobilidade urbana, no ano de 2019 quando ocorreu o aumento da fiscalização, o órgão responsável MONTRAN solicitou subsídios (PREGÃO PRESENCIAL Nº 4.6.001/2019) para compra de materiais e serviços diversos, esse recurso foi fornecido para o município e utilizado como auxílio nas ações previstas para o enfrentamento. A potencialização da fiscalização no trânsito no município de Monteiro-PB se deu através de vários mecanismos como por exemplo, manutenção na sinalização que era precária até mesmo nos pontos mais movimentados; criação de faixas de pedestres, revitalização de pinturas além de placas de sinalização que foram adquiridas durante o processo.

Este trabalho, que objetivou apresentar algumas das influências do aumento da fiscalização na segurança do trânsito, observou que, com a potencialização da fiscalização houve melhoria de algumas variáveis observadas. As multas aplicadas diminuíram, caracterizando assim que houve maior preocupação dos condutores em não cometer infrações que era o movimento esperado baseado na teoria; as apreensões de motocicletas aumentaram significativamente, mostrando o efetivo trabalho dos órgãos responsáveis de retirar grandes infratores de circulação, proporcionando uma atmosfera mais segura para a sociedade; e com os acidentes no trânsito é observado que as ocorrências de acidentes no SAMU da cidade aumentaram em decorrência da abrangência de todos os demais municípios. Quanto aos acidentes ocorridos nas estradas federais (BR's), que também são atendidos na cidade de Monteiro-PB, são também decorrentes do mau estado das rodovias que podem assinalar deficiências e lacunas a serem preenchidas para melhoria da segurança dos usuários.

Assim, a fiscalização apresenta-se como um mecanismo válido e eficiente para auxiliar na segurança do trânsito, mostrando importantes resultados em apenas um ano de potencialização.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Livia Victoria de Carvalho; PIGNATTI, Marta Gislene; MARIANO, Martinez Espinosa. Principais Fatores Associados à Ocorrência de Acidentes de Trânsito na BR 163. **Cadernos de Saúde Pública**. v.25, n.2. Mato Grosso, Brasil, 2009.
- BEHN, R. D. O Novo Paradigma Da Gestão Pública E A Busca Da Accountability Democrática. **Rev. do Serviço Público**. Ano 49, n 4, Out-Dez, 1998, p. 5-45.
- BÔAS, Eliéte Ferreira Vilas; SILVA, Marlene Alves. Trânsito e Segurança Pública: Impactos e Consequências. **Rev. Humanidades**, 2015, P. 7.
- BACCHIERI, G. Barros, A. J. D. Acidentes De Trânsito No Brasil De 1998 A 2010: Muitas Mudanças E Poucos Resultados. **Rev. Saúde Pública**. 2011; 45(5), p. 949-963.
- BOTTESINI, G.; NODARI, C. T. Influência De Medidas De Segurança De Trânsito. **Rev. Transportes**. V.19, n.1, 2011, p. 77-86.
- CASTILHO, Ingrid. **Homens são os que mais morrem de acidentes no trânsito**. Ministério da Saúde. 24 de maio de 2019. Acesso em: <<http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45466-homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito>>. Acesso em 09 dezembro. 2022.
- CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-1997 – Brasília: DENATRAN, 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em: 04 nov. 2022.
- COSTA, Daniel Antônio Torno de Araújo. **A Influência do Policiamento e da Fiscalização nos Acidentes de Trânsito**. 2016. 66f. (Dissertação) Mestrado Profissional em Administração Pública, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas – Rio de Janeiro - Brasil. 2016. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/18076>
- DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. **Resolução Contran Nº 940, de 28 de Março de 2022**. gov.br, 28 de Março de 2022. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-contran-n-940-de-28-de-marco-de-2022-390285259>>. Acesso em: 10 de Fev, 2023.
- FREY, K. Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Rev.Planejamento e Políticas Públicas**, 2000, p. 211-259.
- MATTEI, Juliana Flávia; AMORIM, Laura Lúcia da Silva; LIEDKE, Mônica Souza. Trânsito urbano: o limiar do caos? Políticas de gestão e mobilidade urbana. **RFD- Revista da Faculdade de Direito da UERJ**, v.1, n. 19, jun./dez 2011.
- MARCONI, M. de A; LAKATOS, E.V, **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo:Editora Atlas, 2003.
- ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU, 1988.

VASCONCELOS, E. A. **O que é Trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985. (Col. Primeiros Passos).

XAVIER, W. N. A; NERES, W. F. da S. **A Importância da Abordagem à Motocicleta**.
Biblioteca Digital de Segurança Pública. acesso em:<<https://acervodigital.ssp.go.gov.br/pmgo/bitstram/123456789/917/3/Wesley%20Neiva%20Albuquerque%20Xavier.pdf>>. Acesso em 19 dezembro, 2022.