

A SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO E PARA O TRANSPORTE PÚBLICO: COMO ENFRENTAR ESTE PROBLEMA DIÁRIO?

Caroline Sampaio Barbosa ¹

Fernanda Cabral dos Santos ²

Sandy Leite Santana ³

Orientadora: Julie Sarah Lourau Alves da Silva ⁴

RESUMO

O presente artigo traz inicialmente o conceito de Direito à cidade e a relação desse tema com a segurança e o transporte público. Em seguida, afastando-se da teoria e passando para a parte prática, esta se subdivide em duas partes: a segurança *no* transporte público e *para* o transporte público. Vale ressaltar que, na prática, a segurança aqui é analisada em diversos sentidos e perspectivas. A segurança *no* transporte público trata sobre: o uso do cinto de segurança nos ônibus, crimes contra dignidade sexual e a falta de segurança, a falta de comprometimento com o zelo para o seguimento de parâmetros básicos de segurança impostos pelo Código de Trânsito, e são analisadas formas de solucionar essas questões. A segurança *para* o transporte público aborda questões externas a esse serviço que interferem em sua qualidade e trazem obstáculos a sua utilização. Nesse subtópico são abordadas questões como: falta de sinalização nas rodovias, o desrespeito às leis de velocidade, a falta de estruturação nas ruas, a capacitação adequada para o motorista, as quais evidenciam a negligência do Estado em face de questões técnicas que são essenciais a segurança dos passageiros e pedestres. Por fim, são explanadas as conclusões obtidas através da construção deste escrito. A metodologia adotada neste artigo foi a análise de artigos de leis, matérias jornalísticas e sites eletrônicos e da coleta de dados estatísticos

Palavras-chave: Serviço Público. Direito à cidade. Segurança. Transporte.

1 INTRODUÇÃO

Em sentido amplo, o Direito à cidade – desenvolvido por Henri Lefebvre em seu livro “Direito à Cidade” no ano de 1968 – se traduz na prerrogativa que cada indivíduo possui de ter acesso igualitário aos recursos, quais sejam os privilégios e atributos, referentes à vida no ambiente urbano, sem que haja a exclusão dos grupos sociais de indivíduos “vulneráveis” no ponto de vista econômico-social - por exemplo, os indivíduos residentes das periferias e os

¹ Estudante do curso de Direito, Universidade Católica do Salvador, carol.sampaio@live.com

² Estudante do curso de Direito, Universidade Católica do Salvador, cabralfernanda15@hotmail.com

³ Estudante do curso de Direito, Universidade Católica do Salvador, sandyleite1@gmail.com

⁴ Doutora em Antropologia social e etnologia, Professora do PPG de Políticas sociais e cidadania, Universidade Católica do Salvador, julie.lourau@pro.ucsal.br

grupos sociais marginalizados em geral que são afastados do convívio social urbano por meio da segregação.

Em consonância com o presente tema desenvolvido e aprofundado por Lefebvre (1968), David Harvey em sua obra “cidades rebeldes: do direito a cidade a revolução urbana” (2014), continua na mesma linha essa reflexão afirmando que o Direito à cidade não se trata de uma garantia pertencente ao plano individual, mas sim ao coletivo, uma vez que as mudanças, bem como as melhorias e realizações em prol da vida urbana devem ser promovidas de forma coletiva de modo que contemple a todos igualmente, e não somente a uma parcela da sociedade – é importante citar como referência a ideia da exclusão social da classe operária pela burguesia, assim tratada por Lefebvre (1968) e Milton Santos, em seu documentário “O mundo global visto do lado de cá”, mas que se traduz na desigualdade social promovida pela classe dominante em face dos grupos marginalizados residentes das periferias.

É oportuno salientar que os tópicos subsequentes provieram das perspectivas obtidas através da visão geral dos usuários de transporte coletivo, incluindo as autoras deste artigo em questão. Para tanto, o presente artigo possui como tema norteador o direito à cidade e o problema trazido à luz desse tema é: como enfrentar esse problema diário?

Restringindo o conceito anteriormente abordado e direcionando esse, a essência deste artigo em questão, tem-se que o direito à cidade se reflete na ideia de que todos os grupos sociais possuem o direito de se deslocarem e usufruírem, de forma igualitária, dos meios de transportes públicos com qualidade e segurança. O que está em pauta, portanto é a garantia das condições necessárias para o uso desse serviço (transporte público), e também os obstáculos a essa utilização (falta de segurança) que, na prática, se mostram frequentemente presentes no cotidiano dos usuários do transporte público.

É dever do Estado zelar pela segurança dos cidadãos. E quando se trata de transporte público, essa questão é essencial, uma vez que se trata de um serviço utilizado por grande parte da população brasileira, ou seja, essa problemática possui pertinência em face da gama de indivíduos que, muitas vezes, dependem do transporte público para se locomoverem. Nesse sentido, a proposta tem por base demonstrar o direito à cidade em face do transporte público e à segurança, e como esta afeta diretamente a população, bem como demonstrar os Direitos, como a dignidade da pessoa humana, que são violados com a falta de zelo dos órgãos públicos responsáveis pela manutenção da segurança junto ao transporte público.

Através da análise documental de artigos de leis, matérias jornalísticas e sites eletrônicos e da coleta de dados estatísticos do Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (DNIT) e Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), os pontos abordados nesse artigo irão analisar a segurança no transporte público do ponto de vista interno e externo, abrangendo tanto as questões técnicas como sociais que envolvem esse serviço, relacionando a teoria (o que deveria ser) e a prática (o que realmente é) ao explanar sobre questões como a violação da dignidade (sexual), a falta de manutenção de transporte, como essas questões afetam a população e quais soluções seriam possíveis para melhorar esse quadro.

2 A SEGURANÇA NO E PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

2.1 A segurança no transporte público

Neste momento tem-se por finalidade traçar as principais problemáticas que envolvem a falta de segurança dentro do transporte público. Com isto, suas respectivas análises, casos concretos e possibilidades de melhoria serão explanadas a partir deste tópico.

a) O cinto de segurança no transporte público.

Uma questão que sempre foi debatida por toda a população é o porquê do cinto de segurança ser primordial e irrenunciável, com previsão de sanção, para os veículos particulares e quanto a este mesmo ponto, é facultado aos transportes públicos.

É importante trazer os seguintes artigos, tanto do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), quanto do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN):

Artigo 65, CTB. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN. (Art. 65. CTB).

Artigo 105, CTB. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN: I - Cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé. (Art. 105. CTB).

Resolução 14, 1998 (CONTRAN).

Artigo 1º. Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados abaixo, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento: [...] 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo.

Artigo 2º Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá: IV - cinto de segurança: c) para os veículos destinados ao transporte de passageiros, em percurso que seja permitido viajar em pé. (CONTRAN. Resolução 14, 1998).

Fazendo uma breve interpretação, é facilmente visualizado que para os transportes públicos não é obrigatório o uso de cinto de segurança, visto que se encaixam na categoria de veículos onde é permitido o trânsito de passageiros em pé. Nesse sentido não se visa a faculdade do cinto para os passageiros em pé e sim para todos aqueles que se utilizam deste transporte, sentados ou não.

Estudos indicam que o cinto de segurança reduz em até 70% as chances de qualquer lesão ou acidente ao passageiro e em 40% o risco de morte. Como explicado a seguir:

A função do cinto é frear o movimento que o corpo humano adquire com a desaceleração brusca do veículo após uma colisão. Sem o cinto, o ocupante pode ser levado contra várias partes do veículo e passageiros e, em certos tipos de colisão, o cinto também evita que o corpo seja jogado para fora do ônibus. (CZERWONKA).

Seria esta falta de zelo com a população descaso ou benefício para os empresários donos do transporte público?

Por vários dias, toda a população é vítima deste descaso. Um caso concreto ocorreu, na cidade de Salvador, em 05 de fevereiro de 2018, onde a colisão de um ônibus e uma van, ambas fazendo o trabalho de transporte coletivo, se envolveram em um acidente, no bairro de Itacaranha; dentre 13 feridos, estava um bebê de 1 ano, que por estar sem a cadeirinha (que não é obrigatória para os transportes públicos e que também é uma modalidade de cinto de segurança) caiu do colo da mãe e acabou sofrendo lesões, como noticiado pelo *GI BA* (Maio de 2018).

Mas como resolver este problema? É simples, para que não haja uma superlotação nos ônibus e não permita a permanência de pessoas em pé, deve haver uma maior rotatividade entre os ônibus, bem como viagem menos longa, o que seria consequência desta primeira. Além disto, compor ao Código de Trânsito a imposição da obrigatoriedade do cinto, junto a imposição de sanções (para os empresários) em caso do seu descumprimento, assim como existe para o veículo particular, o que faria com que os mesmos obrigassem os passageiros a utilizar o cinto e a cumprir a norma.

b) Os assaltos

Outra problemática muito intensa no transporte público são os assaltos, onde são supridos bens de todos aqueles que se encontram no transporte público, bem como do próprio transporte, que é seu caixa. Mas isto é uma responsabilidade concorrente entre o estado e os empresários do transporte público.

Um caso concreto ocorreu na cidade de Salvador, no dia 2 de maio de 2018, noticiado no mesmo mês no *GI BA*, onde um passageiro foi baleado enquanto estava em viagem na

BR324, nas proximidades de Jaqueira do Carneiro.

Mas como diminuir a incidência destes assaltos? Um importante passo é diminuir a quantia transportada pelos caixas dos ônibus, o que faria com que os assaltantes se sentissem menos atraídos.

Outra ideia interessante é incorporar algum tipo de botão ou alarme, junto ao motorista, que alertaria à polícia que naquele ônibus está acontecendo um assalto.

As câmeras nos transportes públicos também ajudariam bastante na diminuição deste fato, lembrando que mesmo já existindo esta tecnologia em muitos transportes, estas não funcionam e acabam sendo ignoradas. Estas câmeras ajudariam no monitoramento de quem adentra e as condutas dos passageiros no veículo.

c) Crimes contra a dignidade sexual

Além de todos estes perigos iminentes ao transporte público, existe ainda, em demasia para as mulheres, a violência sexual que é demonstrada diariamente pelos sites de notícias, pelas redes sociais e pelos jornais.

Alguns fatos podem ser retratados, como o caso do ônibus em São Paulo, onde uma mulher se encontrava, quando foi surpreendida com um homem se masturbando e ejaculando em seu pescoço. Este foi um dos que mais repercutiu em todo o Brasil, ainda mais por logo após ter sido solto, após alegar que não se tratava de estupro, mas de importunação ofensiva ao pudor, que se encaixava em contravenção e não lhe cabia prisão preventiva.

Os crimes de estupro, assédio sexual e ato obsceno fazem diversas vítimas todos os dias. São registrados, em média, por dia no Espírito Santo desses que são chamados crimes contra a dignidade sexual. De janeiro a julho foram 408 registros. Em ônibus, foram sete. Já em São Paulo, só no metrô e nos trens, foram registrados 127 casos. (GAZETAONLINE).

O que o Estado pode fazer para diminuir tal incidência? A efetividade das normas, visualizando as condutas dos abusadores como realmente são, sem ponderar ou descaracteriza como crime e realmente puni-los.

Colocar e fazer funcionar as câmeras para que se analise a real conduta destes infratores, trazendo provas concretas.

É importante lembrar também que deficiências da segurança no transporte público, como os assaltos e os crimes contra a dignidade sexual, põem em risco o pleno funcionamento do Direito à Cidade, pois existe, de certa forma, uma retirada dessas pessoas nos ganhos do cotidiano urbano, sendo que a inclusão dos cidadãos é essencial para o Direito à Cidade, segundo entendimento de Henri Lefebvre (1968).

2.2 A segurança para o transporte público

Como foi evidenciado, diversos são os fatores que influenciam na falta de segurança no transporte público, mas é preciso levar em conta também pontos que põem em risco a segurança para o transporte público, de forma que, fatores fora dos veículos ou dentro podem influenciar de várias formas, levando personagens dessas situações a serem vezes protagonistas, vezes figurantes, e aqui discutiremos esse leque. Evidenciando ainda que transporte público coletivo, que é o foco deste artigo, é definido nos dispostos incisos da Lei 12.587 de 03 de Janeiro de 2012:

Art. 4. Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público. (BRASIL, 2012).

E a questão da segurança para estes transportes é evidenciada na mesma resolução:

“Art. 5. A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: [...] VI - segurança nos deslocamentos das pessoas”. (Art. 5. Lei 12.587 de 03 de Janeiro de 2012).

Trata-se de haver segurança para um tipo de serviço público que, como explica Hely Lopes Meirelles, “serviço público é toda atividade administrativa prestada pelo Estado para satisfazer as necessidades coletivas” (*apud* CUNHA, 2013, p. 241-242). Cujas problemáticas se evidenciam das seguintes formas:

a) A falta de sinalização nas vias

Muitas vezes são ações simples que podem fazer a diferença na hora de evitar um acidente de trânsito, planejamento urbano é um deles, onde o protagonista da história é o Estado, e para que não se torne o vilão da mesma, medidas devem ser tomadas. A devida sinalização nas rodovias é reflexo da infraestrutura das vias, em pesquisa divulgada em 2017, pela Confederação Nacional do Transporte - CNT, se constatou que, em território brasileiro, 59,2% das rodovias foram detectadas com deficiência na sinalização, ou seja, mais da metade dessas vias possuem alto potencial de risco de acidente.

Números alarmantes não faltam quando o assunto é acidente em trânsito, onde a vida dos passageiros, dos motoristas, e dos pedestres corre risco, tanto em transportes públicos quanto particulares, com o diferencial de que o transporte coletivo público é um serviço público essencial, onde o governo deve ser responsável pela sua organização e

funcionamento.

Logo, torna-se ainda mais importante o governo se atentar para essa deficiência na sinalização de trânsito e ser protagonista de uma maior segurança para o transporte público.

b) O desrespeito às leis de velocidade

De que adianta haver sinalização adequada nas vias e leis específicas sobre os limites de velocidade se não forem cumpridas? Esta é uma questão importante, visto que o Estado não pode ser negligente com suas responsabilidades perante a segurança da população, e motoristas de transporte coletivo público não devem ser imprudentes no trânsito, uma ação complementa a outra. Desrespeitar as leis de velocidade é ser imprudente no trânsito, e um motorista de transporte público (como o ônibus) que trafega em alta velocidade indevidamente está deixando tanto os passageiros quanto os pedestres e pessoas em outros veículos, à mercê dele, correndo o risco de acidentes e morte.

Este problema é de responsabilidade dos motoristas imprudentes, das empresas destes transportes, mas é impossível não levar em conta que o Estado tem grande responsabilidade, já que como visto anteriormente, trata-se de um serviço público, cuja vistoria é necessária.

c) As ruas desestruturadas

Semelhante à problemática da deficiência na sinalização nas rodovias, o problema das ruas desestruturadas também evidencia uma negligência do governo em conservar a cidade, torna-la segura, respeitando a população e influenciando na mobilidade urbana. Asfalto com buracos, falta de ciclovias, ou mesmo ciclovias colocadas em lugares inadequados, são alguns exemplos de problemas estruturais que põem em risco a segurança de todos, inclusive de quem está utilizando transporte público.

Tal ponto é destacado nos seguintes incisos do artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...]

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário. [...]. (Art. 21. CTB).

d) A manutenção do transporte

Novamente, a responsabilidade do governo se faz presente, visto que, se o transporte é público, realizar a manutenção destes, mesmo que seja feita por uma empresa a parte deve ser

vistoriada pelo Estado, afim de que haja uma melhor eficiência e eficácia, além de respeitar o princípio constitucional da dignidade da pessoa humana. Tarifas podem contribuir para essa manutenção, como visto na Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012:

“Art. 8º. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes: [...] II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços”. (Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012).

É importante mencionar também que os usuários dos transportes públicos têm o direito, além de receber um serviço adequado, a utilizá-los de forma correta, como mostra a Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários: [...]
VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços. [...](BRASIL,1995).

Ainda, de acordo com o Departamento de Trânsito do Paraná, pesquisas feitas globalmente apontam que 30% dos acidentes de trânsito se originam por conta de falhas mecânicas.

e) A capacitação adequada para o motorista

Ser aprovado pelo DETRAN para obter carteira de motorista, poderia, mas na realidade não é determinante para que um motorista esteja realmente apto a trafegar na cidade, e fazer a devida vistoria disso é essencial também para a segurança para o transporte público, tanto pela empresa do transporte quanto especialmente pelo Poder Público, onde uma capacitação adequada colabora com uma eficiência. Inclusive, há leis que tratam sobre o assunto, assim como disposto a seguir na Lei 12.587 de 03 de Janeiro de 2012:

Art. 5. A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: [...]
IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.[...] (Lei 12.587 de 03 de Janeiro de 2012).

Esta imperícia acarreta em possíveis acidentes e mortes, trazendo cada vez mais insegurança para a população.

Inclusive, tanto por falta de capacitação adequada do motorista quanto por conta da falta de sinalização nas vias, ou qualquer dos motivos de insegurança para o transporte público (e particular também), há riscos que são concretos e têm números relevantes, como dados estatísticos do “Anuário Estatístico das Rodovias Federais 2010”, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, que constaram que em 2010, no Brasil, houveram 2.144 veículos coletivos envolvidos

em acidentes de trânsito com feridos, e 406 veículos coletivos envolvidos em acidentes de trânsito com morte.

3 CONCLUSÃO

O presente artigo trouxe o direito à cidade de maneira crítica, incorporando o Brasil e as suas respectivas cidades sob uma esfera crítica, abordando desde o intuito do Direito a Cidade, com as ideias de Henri Lefebvre e Milton Santos, até a análise crítica de um dos principais direitos inerentes ao primeiro, que é a segurança dentro do transporte público e as vias externas para a manutenção desta segurança.

Sendo assim traça-se uma visão ampla entre os principais crimes que são ocasionados no do transporte público e o desdenho dos órgãos competentes para a manutenção e viabilização de um transporte público de qualidade.

Desde o cinto de segurança até a qualidade do veículo são abordados, com situações concretas que demonstram que todos os dias a população enfrenta problemas muito piores do que se pensa.

Afirma-se que há a possibilidade da resolução ou pelo menos da diminuição de muitos dos problemas instaurados, o que falta realmente é a vontade do governo em prezar pela sociedade e criar normas e parâmetros básicos que sejam coerentes que visem o resguardo e a diminuição das desigualdades sociais. Diminuindo os benefícios para os donos dos transportes públicos e aumentando o zelo com a massa menos desenvolvida economicamente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Capítulo II, Seção II, Art. 21. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/artigo/art21>. Acesso em: 21 mai. 2018.

BRASIL. Capítulos IX e III, Seção II. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/artigo/art65>. Acesso em: 18 mai. 2018.

BRASIL. **Lei n° 8.987**, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987compilada.htm. Acesso em: 20 mai. 2018.

BRASIL. **Lei n° 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 20 mai. 2018.

BRASIL. Resolução 14, 1998. Art. 1°. **Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)**. Disponível em: www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao014_98.doc. Acesso em: 18 mai. 2018.

CUNHA JÚNIOR, Dirley da. **Curso de Direito Administrativo**. 12ª ed. Salvador: JusPodivm, 2013.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF). **Anuário Estatístico das Rodovias Federais 2010**. Veículos envolvidos em acidentes de trânsito, segundo a finalidade do veículo e a gravidade do acidente, Brasil (2008-2010). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/anuario-2010.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito a cidade a revolução urbana**; 1. ed. Rio de Janeiro: Martins Fontes, 2014.

KANAAN, Paulo de Souza. O uso do cinto de segurança pelo condutor de ônibus urbano. jun. 2012. **DireitoNet**. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/7327/O-uso-do-cinto-de-seguranca-pelo-condutor-de-onibus-urbano>. Acesso em: 15 mai. 2018.

LEFEBVRE, H. **Direito à cidade**: 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

SANTOS, M. **O mundo global visto do lado de cá**: Sílvio Tendler, 2011. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=-UUB5DW_mnM. Acesso em: 08 jun. 2018.

59,2% das rodovias brasileiras apresentam problemas de sinalização. **CNT**. Fev. 2018. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/imprensa/Noticia/sem-saber-o-que-vem-pela-frente>. Acesso em 19 mai. 2018.

Acidente entre ônibus e van deixa 13 feridos em Salvador; entre vítimas está bebê de 1 ano que caiu do colo da mãe. **G1 BA**, mai. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/acidente-entre-onibus-e-van-deixa-feridos-na-av-suburbana-em-salvador.ghtml>. Acesso em: 18 mai. 2018.

Curso de Reciclagem. Direção Defensiva. **DETRAN PR**. Disponível em: <http://www.detrان.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=detrان&id=342>. Acesso em 20 mai. 2018.

Dois crimes sexuais são registrados por dia no estado. **Gazeta Online**, set. 2017. Disponível em: <https://www.gazetaonline.com.br/noticias/policia/2017/09/dois-crimes-sexuais-sao-registrados-por-dia-no-estado-1014097128.html>. Acesso em: 19 mai. 2018.

O QUE É DIREITO À CIDADE?. Disponível em: <http://rioonwatch.org.br/?p=7921>. Acesso em: 19 mai. 2018.

Uma pessoa é baleada durante assalto a coletivo na BR-324, em Salvador. **G1 BA**, mai. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/uma-pessoa-e-baleada-durante-assalto-a-coletivo-na-br-324-em-salvador.ghtml>. Acesso em: 18 mai. 2018.