

Violência no trânsito uma abordagem da problemática na cidade de Porto Velho

Tiago Lins de Lima
Maria Enísia Soares de Souza
Xênia de Castro Barbosa
Madson Silva de Souza Junior

Resumo: O presente trabalho objetiva apresentar um panorama da violência no trânsito na cidade de Porto Velho/Rondônia, com base em estatísticas e relatórios produzidos pelo DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, DETRAN/RO – Departamento de Trânsito do Estado de Rondônia e o SIM – Sistema de Informações sobre Mortalidade. A pesquisa articulou os métodos bibliográfico-documental e observação em campo para a produção de uma síntese que problematiza o modelo de desenvolvimento e modelo de transporte privilegiado na sociedade de Porto Velho. As reflexões aqui apresentadas foram tecidas tendo como base as discussões relativas aos desafios da cidade de Porto Velho, no contexto de seu centenário, celebrado em dois de outubro de 2014.

Palavras-chave: Violência. Trânsito. Porto Velho.

Abstract: This work aims to present an overview of traffic violence in Porto Velho/Rondônia, based on statistics and reports presented by DENATRAN – National Traffic Department, DETRAN/RO – Traffic Department of the State of Rondônia, and SIM – Data System on Mortality Rate. This research related documental-bibliographic methods and field observation to produce a synthesis that questions the development model and the privileged transportation model in the society in Porto Velho. Reflections here presented were based on arguments related to the challenges Porto Velho faces, especially in its centennial context, celebrated on October 2nd, 2014.

Key words: Violence. Traffic. Porto Velho.

INTRODUÇÃO

Não é desconhecido o fato de que o Brasil atravessa uma situação crítica em relação ao trânsito, seja no que diz respeito à lentidão do tráfego, devido aos congestionamentos ou número elevado de veículos em circulação, seja no que reporta aos elevados números de acidentes. Nesse texto daremos enfoque para esse segundo aspecto, com vistas produzir uma discussão capaz de contribuir para a mitigação desses danos.

Consideramos a educação no trânsito um dos aspectos essenciais das políticas públicas de combate a essa forma de violência. Entretanto, entendemos que, mais do que campanhas educativas – que muitas vezes são direcionadas ao público-alvo errado

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

(estudantes que não dirigem), é necessário discutir o modelo de desenvolvimento adotado no Brasil e seu modelo de transporte.

O Brasil vivenciou a partir dos anos 1950 um acentuado processo de urbanização, que consagrou a cidade como espaço privilegiado de vida. As oportunidades (verdadeiras ou não) vislumbradas em relação a ela atraíram grande contingente de migrantes, ocasionando o fenômeno do “êxodo rural”, característico, principalmente, do período de 1960 a 1980. Nas cidades se concentraram o comércio, a indústria, os centros de formação acadêmica e as principais opções de lazer, embora nem sempre essas opções estejam de fato disponíveis a todos os que a demandam.

A cidade é, por excelência, o espaço da segregação e do desenvolvimento desigual. No seu reverso encontra-se a política agrária brasileira, marcada pela má distribuição da terra, pela retração dos investimentos públicos na agricultura familiar e a incorporação de tecnologias para a agricultura extensiva. De acordo com Mueller e Martine (1997), essas novas tecnologias de produção agrícola atuaram na intensificação das desigualdades socioeconômicas, considerando que seu acesso foi limitado a uma elite agrária. Essa elite, por sua posição social, pode dispor dos créditos e incentivos produtivos, em detrimento da maioria da população camponesa do Brasil, que sem condições de se manter no campo deslocou-se para as cidades em busca de uma vida melhor.

Atualmente, 84% da população brasileira residem em áreas urbanas (IBGE, 2010), evidenciando um crescimento de 3% em relação ao ano de 2000. Na escala de Porto Velho, constata-se a reprodução desse modelo: dos 428.527 habitantes que compõem sua população (IBGE, 2010), cerca de 360 mil pessoas residem em espaço urbano.

Estudo de Cláudia Pinheiro Nascimento, Carlos Santos e Maurício Silva (2012) indica crescimento negativo da população rural de Porto Velho, ao passo em que sua população urbana se desenvolve a taxas elevadas. De acordo com o estudo (*op. cit.*), no ano de 2010 houve decréscimo da população rural de Porto Velho em -42%, ou seja, quase metade de sua população rural teria deixado a vida no campo e migrado para outros espaços.

A vida nas cidades apresenta desafios peculiares e crescentes, como o da violência no trânsito. Conforme Rodrigues,

Violência por definição é um comportamento humano que vise ou possa causar dano a outra pessoa, ser vivo ou objeto. É o ato atentatório contra a autonomia, integridade física ou psicológica e mesmo contra a vida de outro. É um fenômeno que permeia todo o tecido social e assume diferentes formas. É geral. Ocorre do nosso lado e nas mais longínquas regiões terrestres. Pode ser percebida nos bairros nobres das cidades e nas periferias. Está nas ruas e, até mesmo, dentro de nossas casas. É exterior à vontade das pessoas. Alcança todas elas indistintamente variando, porém, em intensidade (RODRIGUES, 2007, p. 1).

Apesar de a violência ser um fenômeno social generalizado, suas expressões podem ser seletivas, atingindo grupos mais vulneráveis, como a violência de gênero, a violência contra crianças e adolescentes ou contra idosos. Os acidentes de trânsito são uma das expressões da violência que perpassa as relações sociais no trânsito, e podem contar ou não com a intencionalidade de seus autores, ou seja, podem ser provocados devido à imprudência dos condutores - que sabendo dos limites de velocidade e da condição de sobriedade necessária para a condução de veículos, as ignoram intencionalmente, ou podem decorrer de problemas não intencionais, como falhas mecânicas no veículo e no sistema de sinalização das vias públicas.

Entende-se por acidente aquilo que é casual, “fortuito, imprevisto, não planejado, um evento não intencional que produz danos e/ou ferimentos. Quando esse imprevisto origina um dano grave nas pessoas ou leva à sua morte, converte-se em fatalidade, obra do destino, produto do acaso” (WAISELFISZ, 2013, p. 8). Apesar disso, muito do que se considera “acidente” poderia ser evitado com medidas de educação no trânsito e maior responsabilidade, seja por parte dos condutores, seja por parte do poder público, mediante engenharia de trânsito.

A violência no trânsito é uma manifestação específica de violência e, sendo assim, pode ser intencional (crime doloso) ou não intencional (crime culposo). Nesse sentido, é necessário ainda distinguir violência automobilística de violência no trânsito. A violência automobilística é a que envolve um ou mais automóveis, sendo o seu condutor o seu principal agente. A violência no trânsito é toda e qualquer forma de violência que acontece no trânsito, desde o que juridicamente é chamado de crime doloso até um acidente entre um ciclista e um pedestre (VIANA, 2013).

O quadro contemporâneo de violência no trânsito é emblemático do modo de vida urbano-industrial, que imprimiu nas sociedades ocidentais a “ditadura do tempo”, obrigando as pessoas a se deslocarem cada vez mais e com mais “eficiência” pelos

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

espaços. Velocidade e pontualidade se tornaram valores culturais capazes de favorecer ganhos financeiros, e para isso o automóvel foi apresentado como um dos principais aliados.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2014), há em circulação no Brasil 84.892.511 veículos, dos quais 45.444.387 são automóveis, ou seja, 56% da amostra. No período de 2001 a 2011 o número de veículos no Brasil cresceu mais de 100%, e com base no Censo IBGE 2010, calcula-se que o país tenha uma média de 01 carro para cada 2,94 habitantes. Já o município de Porto Velho possui uma frota de 231.004 veículos (DENATRAN, 2014), dentre os quais 71% são de automóveis e motocicletas. A frota de ônibus desse município é de 1623 unidades, ou seja, menos de 1% do total de veículos em circulação.

De acordo com Julio Waiselfisz, em seu Mapa da Violência,

Mais da metade (52,2%) dos domicílios brasileiros possuem carro e/ou motocicleta. A maior presença é a de carros, que existem isoladamente em 32,9% dos domicílios, além dos 7,9% onde existem acompanhado de motocicleta, com o que o automóvel encontra-se presente em 40,8% dos domicílios do país. A motocicleta existe, de forma exclusiva, em 11,1% dos domicílios e, acompanhada de carro, em mais 7,9%, totalizando 19% dos domicílios do país (WAISELFISZ, 2013, p. 79).

Os dados acima apresentados permitem pensar que o transporte individual de passageiros, realizado principalmente por meio de automóveis e motocicletas não só tem sido priorizado como tem sido estimulado pelo governo, em prejuízo do transporte público. No Brasil, o transporte coletivo – que poderia substituir boa parte do transporte individual, diminuindo o trânsito e a poluição atmosférica – tem qualidade questionável e tarifas incoerentes com a qualidade dos serviços prestados e as condições econômicas da população, o que levou a uma onda de protestos no ano de 2013 que tomou conta das principais capitais do país, forçando os governantes e concessionários do serviço a reduzirem o valor das tarifas.

A redução do valor das tarifas não foi suficiente, contudo, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e nem para a universalização do acesso ao serviço, o que faz com que muitas pessoas tenham ou preferiam utilizar automóvel e motocicletas a ônibus.

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

Sem entrar no mérito dos danos ambientais ocasionados por esse modelo de transporte, um dos principais impactos dessa grande quantidade de carros e motos em circulação se dá na desordem do trânsito e na quantidade de vítimas fatais dos acidentes. De acordo com o Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM, 2011), o número de óbitos por acidente de trânsito no Brasil atingiu a casa dos 46. 253, dos quais 591 ocorreram em Rondônia. O cálculo das taxas de óbito para cada 100 mil habitantes da população total do Brasil no ano de 2011 foi de 22,5 e em Rondônia, de 37, 5, acima, portanto, da média nacional.

Sabe-se, todavia que, esses números alarmantes não são restritos ao Brasil e a Rondônia, mas fazem parte da maioria dos países em desenvolvimento no mundo. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2010), no ano de 2010 foram registrados 1,24 milhão de mortes por acidentes de trânsito e de 20 a 50 milhões de pessoas com traumatismos decorrentes de acidentes desse tipo, o que tem levado a própria entidade a falar de uma “epidemia letal” de violência no trânsito (OMS, 2010).

No Brasil, como forma de tentar reduzir a mortalidade e ferimentos por acidentes de trânsito foi decretada a Lei Seca (Lei 11.705/2008), que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), penalizando com multa, suspensão da carteira de habilitação e até detenção os motoristas que trafegarem sob o efeito de álcool. O CTB sofreu nova alteração em 2012, com a Lei n. 12.769, de 20 de dezembro de 2012, que tornou mais rigorosa a fiscalização e punição dos infratores.

Com a pesquisa procuramos discorrer brevemente sobre o conjunto documental que deu base ao estudo e dimensionar o problema da violência no trânsito em Porto Velho.

A pesquisa, de cunho qualitativo, baseou-se na metodologia da Análise Documental e tomou como fontes relatórios da OMS, DETRAN/RO, do DENATRAN, bem extraiu dados do SIM/DATASUS. Também utilizamos de relatos sistematizados a partir de nossas próprias observações em ruas e avenidas movimentadas da cidade, nas quais costumam ocorrer acidentes de trânsito, como as Avenidas Jorge Teixeira, Calama e Rio Madeira, e as ruas Rafael Vaz e Silva, Guanabara, Joaquim Nabuco e Uruguai. As observações em campo localizaram-se principalmente nos bairros a oeste da região central de Porto Velho: Olaria, São Cristóvão, Liberdade, e Setor Industrial.

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

As noções de acidente e acidente de trânsito utilizadas no presente estudo foram as do SIM/MS, que estão em consonância com as classificações da Organização Mundial da Saúde. A análise dos dados tomou como referência Araújo (2009), Bacchieri e Barros (2011), Viana (2013) e (WASELFISZ, 2013), dentre outros.

1. AVIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM NÚMEROS

Uma multiplicidade de fatores interage para a ocorrência constante de acidentes e violências no trânsito, desde as más condições das vias e falhas mecânicas nos veículos até o consumo de drogas lícitas e ilícitas (ARAÚJO, 2009).

Quanto à vulnerabilidade social, a violência do trânsito é extensiva a todas as classes e grupos sociais, todavia, consideram-se mais vulneráveis as populações que não dispõem de boas condições econômicas e de acesso aos serviços de saúde em tempo e qualidade adequados. Por tempo e qualidade adequada se consideram o socorro rápido e eficiente, que pode minimizar a extensão e gravidade dos traumatismos e evitar mortes prematuras.

Em Porto Velho, muitos dos acidentes de trânsito são ocasionados por negligência dos condutores, conforme atestam dados provenientes da 4ª edição do Anuário Estatístico de Trânsito (DETRAN, 2013), que reuniu informações da Polícia Civil – PC, Polícia Militar – PM, Polícia Rodoviária Federal – PRF, Delegacia Especializada em Delitos de Trânsito - DEDT e Instituto Médico Legal – IML, do período de 2002 a 2012, com base nas orientações da Associação Brasileira de Normas Técnicas pela NBR 10697.

A partir da figura abaixo é possível constatar as principais infrações de trânsito praticadas em Porto Velho no ano de 2013.

Figura 1: Infrações mais cometidas no município de Porto Velho no ano de 2013

230 V	Conduzir o veículo que não esteja registrado, ou devidamente licenciado	7.135
162 I	Dirigir veículo sem possuir CNH ou Permissão para Dirigir	5.337
232	Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos no CTB	5.324
252 VI	Dirigir o veículo utilizando-se de telefone celular ou fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora	2.522
208	Avançar sinal vermelho do semáforo ou parada obrigatória	2.204
167	Deixar o condutor de usar o cinto segurança	1.602
164 c/ 162 - I	Permitir posse/condução do veículo a pessoa sem CNH ou PPD	1.072
165	Dirigir sob influência substância entorpecente que determine dependência física/psíquica	957

Fonte: CIATRAN/PVH/2013

Ao se analisar os dados do quadriênio 2009-2012 fornecidos pelo DETRAN (DETRAN, 2013), constata - se que essas mesmas infrações vêm acontecendo sem grandes recuos desde 2009, demandando, portanto, iniciativas mais eficazes de educação para o trânsito. A violação aos artigos 230, 162, 232 e 167 do CTB, por exemplo, aparecem em todos os 4 anos, demonstrando contínuo desrespeito às normatizações de segurança e legalidade.

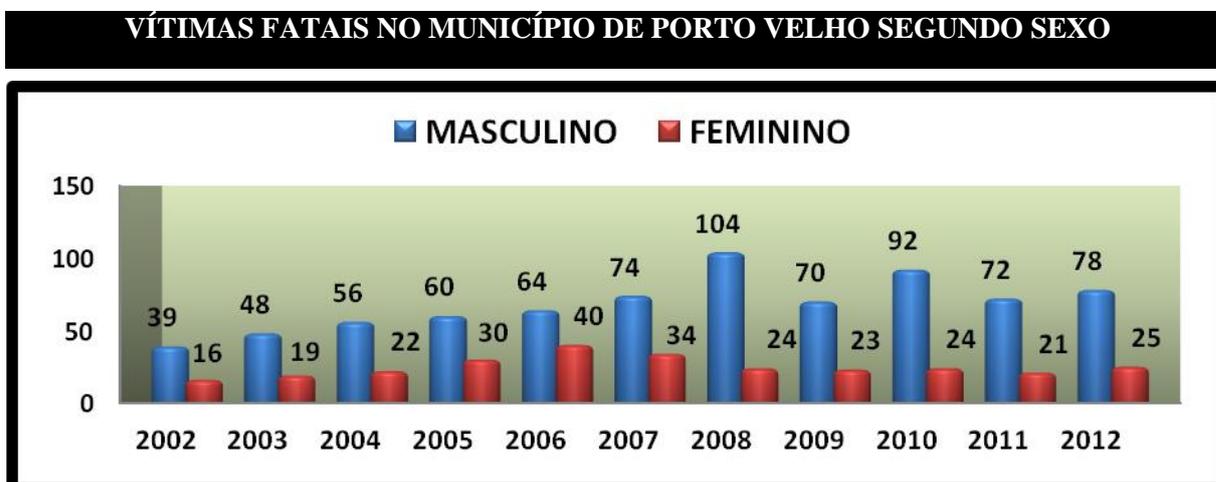
O quadro seguinte mostra dados da CIATRAN com os resultados da Operação Lei Seca e nos permite perceber que o quantitativo de condutores autuados superou a soma do período 2011-2012. Em 2013, 6.173 motoristas foram autuados por dirigirem embriagados.

Figura 2: Números da Operação Lei Seca no município de Porto Velho, ano 2013

MÊS REF	VEICULOS ABORDADOS	AUTOS DETRAN/SEMTRAN	REMOÇÕES	CRLV	CNH	RECUSAS	TESTE ETILÔMETRO
JAN	515	340	67	50	88	63	452
FEV	927	424	101	105	125	53	874
MAR	1.188	575	133	119	148	50	1.138
ABR	948	450	82	74	108	32	916
MAI	1.124	624	134	116	176	46	1.078
JUN	565	375	75	62	87	34	531
JUL	918	503	107	77	143	39	879
AGO	945	716	148	112	179	63	882
SET	975	539	122	93	131	39	936
OUT	798	519	88	95	139	33	765
NOV	1029	662	137	105	157	57	972
DEZ	884	446	108	86	118	35	849
TOTAL	10.816	6.173	1.302	1.094	1.599	544	10.272

Fonte: CIATRAN/PVH/2013

Com as alterações legais e a operação Lei Seca em Porto Velho houve aumento do número de autuações e de prisões, o que indica que a fiscalização está sendo realizada, no entanto, não se notam transformações de ordem cultural, por parte da sociedade, para um trânsito menos violento. Os entendimentos dessa sociedade e a falta de ética de alguns condutores têm contribuído para a elevação do número de vítimas fatais em acidentes de trânsito no município do Porto Velho.

Figura 3: Número de vítimas fatais no município de Porto Velho segundo sexo

Fonte: DETRAN/RO, 2013.

Com base na imagem acima é possível notar que em Porto Velho, as principais vítimas de acidentes de trânsito no período 2002 a 2012 foram os homens, em uma proporção de 3:1 (três homens para cada mulher), indicando a vulnerabilidade desse gênero. Essa pesquisa não teve o propósito de investigar as causas da vulnerabilidade desse grupo, todavia, estima-se que fatores econômicos (como maior acesso a veículos de transporte) e culturais (maior consumo de bebidas alcoólicas) possam estar envolvidos.

Figura 4: Quadro comparativo de condutores envolvidos em acidentes

CATEGORIA	ANO 2003	ANO 2004	ANO 2005	ANO 2006	ANO 2007	ANO 2008	ANO 2009	ANO 2010	ANO 2011	ANO 2012	ANO 2013
HABILITADO	1.434	1440	1.849	1.440	3.350	4.094	4.635	5.776	6.144	5.726	5.286
INABILITADO	145	145	143	144	249	346	400	673	863	818	736
PERMISSIONADO	16	0	14	11	29	147	600	410	429	488	339
NÃO EXIGÍVEL	0	18	0	0	0	299	711	651	475	420	435
NÃO INFORMADO	1.028	1.028	1.086	833	2.741	1.439	1.556	1.698	1.720	1.503	1.998
TOTAL	2.623	2.631	3.092	2.428	6.369	6.325	7.902	9.208	9.631	8.955	8.794

MENORES DE 18 ANOS	16	16	204	94	225	317	162	175	195	147	149
18 A 29 ANOS	723	240	586	747	2214	2.005	2.920	3.511	3.784	3.325	2.925
30 A 59 ANOS	1.101	1.592	1.514	986	1.268	2.630	3.383	3.902	4.050	4.058	3.707
60 ANOS OU MAIS	84	85	99	74	161	193	203	218	247	261	322
NÃO INFORMADO	699	698	689	527	2.501	1.180	1.234	1.402	1.355	1.164	1.691
TOTAL	2.623	2.631	3.092	2.428	6.369	6.325	7.902	9.208	9.631	8.955	8.794

MASCULINO	1.833	1.839	2.214	1.723	4.594	4.708	5.792	6.785	7.259	6.767	6.501
FEMININO	375	376	423	396	966	983	1.312	1.525	1.638	1.609	1.632
NÃO INFORMADO	415	416	455	309	809	634	798	898	734	579	661
TOTAL	2.623	2.631	3.092	2.428	6.369	6.325	7.902	9.208	9.631	8.955	8.794

Fonte: DEDT(Delegacia Especializado em Delitos de Trânsito), PM (Polícia Militar).

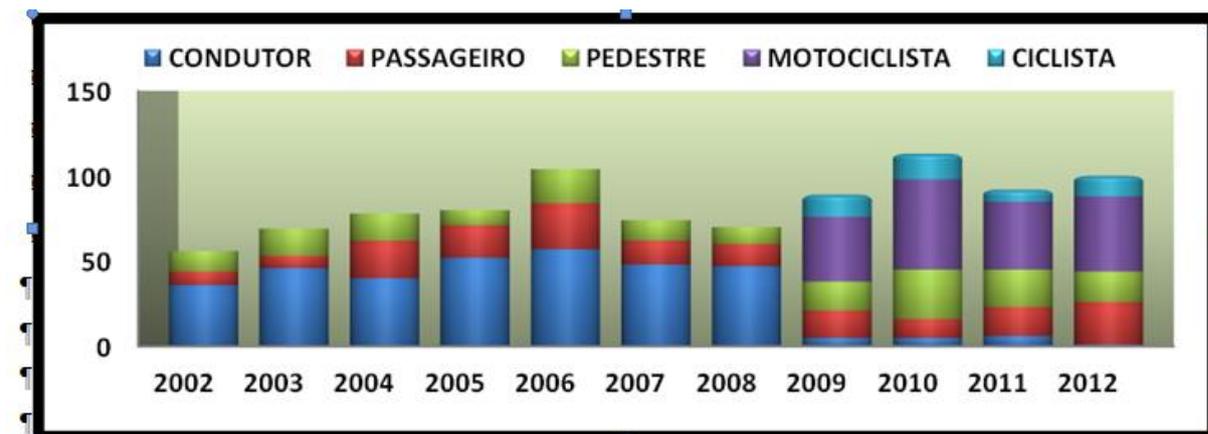
A concentração de mortes em decorrência de acidentes de trânsito tem predominado, nos seis últimos anos, na faixa etária do adulto jovem – 30 a 59 anos, seguido de 18 a 29 anos (DETRAN, 2013).

A população dessas faixas etárias são, segundo (WAISELFISZ, 2013), os principais usuários de motocicletas. Essas, conforme Bacchieri e Barros (2011) submergiram no espaço urbano como eficiente ferramenta de transporte e trabalho diante de um trânsito cada vez mais congestionado, tornando-se o meio de transporte

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

individual mais popular no Brasil. Entretanto, a forma de condução e a vulnerabilidade do condutor e passageiro contribuíram para o aumento dos acidentes com motociclistas jovens do sexo masculino, e suas vítimas, os pedestres, o que coloca esse grupo como prioritário nas campanhas educativas e de saúde pública com ênfase no trânsito.

Figura 5: Vítimas fatais no município de Porto Velho segundo tipo



Fonte: DETRAN/RO/2013

Cabe destacar que as populações das faixas etárias acima identificadas são classificadas como as economicamente ativas, dessa forma, a perda de vidas de pessoas desse grupo ou acidentes que deixam sequelas duradouras impacta diretamente na economia familiar e do país.

A reabilitação de vítimas de acidentes de trânsito também afeta o orçamento público. De acordo com Patrícia Santos Dumont,

As alarmantes estatísticas de acidentes no trânsito representam um gasto público de R\$ 230 milhões ao ano. O montante corresponde às despesas do Ministério da Saúde com quase 170 mil vítimas internadas em hospitais conveniados ao Sistema Único de Saúde (SUS), em 2013 (DUMONT, 2014, p. 1).

Já dos cofres do INSS saíram, em 2012, cerca de R\$ 12 bilhões, gastos com o pagamento de seguro para um milhão de acidentados com danos temporários ou permanentes (PREVIDÊNCIA SOCIAL, 2013), e como o acesso a créditos para aquisição de veículos é crescente, não se percebem perspectivas, em curto prazo, de retração do problema da violência e dos acidentes de trânsito. Considera-se pertinente,

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

contudo, que as responsabilidades por esses índices alarmantes sejam assumidas por todos: pelo Estado, pela sociedade e também, individualmente por cada condutor. Da sociedade em geral, e dos condutores, em particular, se espera o compromisso com a vida, a responsabilidade em cada metro percorrido, e do Estado se espera o reconhecimento do fenômeno como problema de saúde pública, que deve ser efetivamente combatido, com campanhas educativas e com adequada formação aos condutores. É necessária maior fiscalização das escolas de formação de condutores, na proporção do que se faz com as instituições de curso superior e pós-graduação, bem como investimentos sistemáticos em engenharia de trânsito, de modo melhorar a circulação pela cidade, a visualização e entendimento da lógica de seus fluxos.

2. A TERRITORIALIZAÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM PORTO VELHO/RO

No que remonta à territorialização dos acidentes de trânsito em Porto Velho, pode-se afirmar que estes estejam distribuídos por toda a malha urbana municipal, com concentração nos bairros e cruzamentos de maior fluxo de pessoas e veículos.

Os 15 bairros com maior número de vítimas de acidentes de trânsito foram: o Nova Porto Velho, o Centro, Agenor de Carvalho, Embratel, Tancredo Neves, Nossa Senhora das Graças e São Cristóvão, seguidos de Flodoaldo Pontes Pinto, JK, Aponiã, Olaria, Areal, Lagoinha, Caladinho e Nova Floresta, sendo que o bairro Nova Porto Velho concentrou 301 acidentes com vítimas no ano de 2012.

Figura 6: Acidentes com vítimas por bairro no município de Porto Velho, 2012

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

BAIRROS													
	NÃO INFORMADO	COLISÃO LATERAL	COLISÃO FRONTAL	COLISÃO TRANSVERSAL	COLISÃO TRASEIRA	ENGAVETAMENTO	CHOQUE	CAPOTAMENTO	TOMBAMENTO	QUEDA	ATROPELAMENTO	OUTROS	TOTAL
1º NOVA PORTO VELHO	1	40	7	180	29	2	15	0	0	14	12	1	301
2º CENTRO	0	37	5	144	35	4	11	0	0	15	30	0	281
3º AGENOR M. DE CARVALHO	2	40	6	150	30	2	7	1	0	22	14	1	275
4º EMBRATEL	1	29	12	115	30	2	8	0	0	16	17	2	232
5º TANCREDO NEVES	2	35	8	100	22	0	4	0	0	14	17	3	205
6º NOSSA SRª DAS GRAÇAS	1	32	1	109	17	0	6	0	0	13	8	1	188
7º SÃO CRISTOVÃO	1	16	0	103	19	0	8	0	0	8	2	2	159
8º FLODOALDO PONTES PINTO	5	34	8	25	16	1	7	0	0	18	6	1	151
9º JK	1	19	8	73	16	1	6	1	0	15	9	1	150
10º APONIÃ	0	17	6	82	7	1	5	0	0	16	12	1	147
11º OLARIA	2	16	3	98	10	1	8	0	0	4	5	0	147
12º AREAL	0	9	5	76	13	0	8	0	0	6	12	1	130
13º LAGOINHA	1	26	5	54	16	0	5	1	0	14	4	0	126
14º CALADINHO	3	21	7	46	8	0	5	0	0	8	20	3	121
15º NOVA FLORESTA	0	16	9	44	14	0	9	0	0	11	11	2	116

Fonte: DETRAN/RO/2013

O DETRAN/RO (2013), aponta ainda as ruas e avenidas consideradas críticas, onde foram registrados elevados números de acidentes no ano de 2012. Dentre elas destacam-se cinco principais: Avenida Calama com 159 acidentes, 99 vítimas não fatais e 1 fatal, Avenida Jatuarana com 134 acidentes, 95 vítimas não fatais e 3 fatais, Avenida Mamoré com 121 acidentes, 123 vítimas não fatais e 4 fatais, Avenida Campos Sales com 118 acidentes e 90 vítimas não fatais e nenhuma fatal e Avenida Rio Madeira com 102 acidentes, 94 vítimas não fatais e 2 fatais.

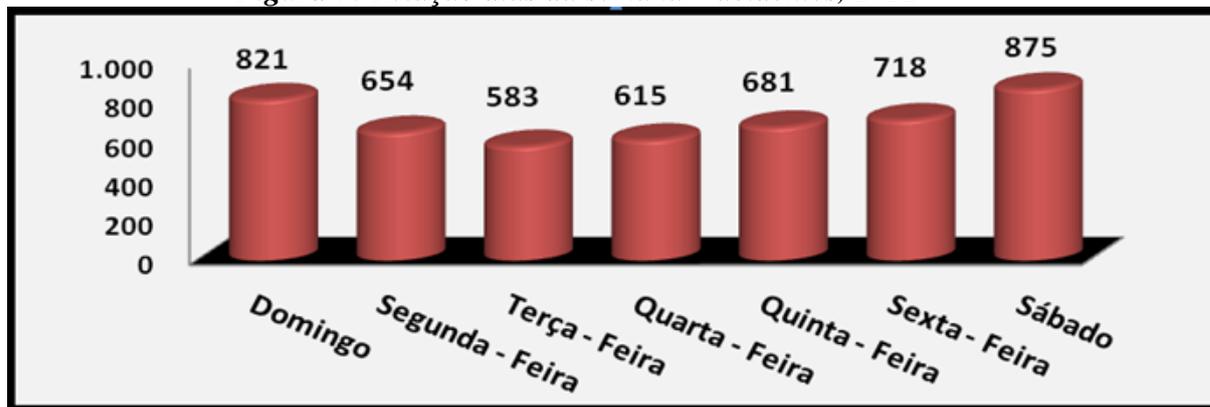
Em 2013 o DETRAN/RO disponibilizou sua base geocodificada de acidentes de trânsito em cruzamento de vias. A geocodificação de cerca de 55% dos acidentes ocorridos em 2013 foi elaborada com base no Sistema Geodésico Sul-Americano de 1969 (SAD-69) e o sistema de coordenadas geográficas utilizadas foi o Sistema Universal Transversal de Mercator (UTM). A base pode ser acessada do site do DETRAN (<http://www.detrان.ro.gov.br/category/estatisticas/>) e possibilita o conhecimento das principais vias de cruzamento onde ocorreram acidentes, o horário e as condições das vias (se pavimentadas ou não) e se estavam ou não molhadas no momento do acidente. A base, que precisa ser ampliada constitui uma ferramenta importante para os gestores do planejamento urbano, de saúde e da própria autarquia.

Quando articulamos o fator tempo às coordenadas espaciais vemos que o número de vítimas por acidente de trânsito em Porto Velho é mais elevado no final de

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

semana, ou seja, nos momentos de lazer, quando é de costume, por parte de muitos condutores, o consumo de bebidas alcoólicas, que somadas ao problema da má sinalização das vias e da crença de que, como é “feriado ou fim de semana existe pouco movimento, então se pode acelerar um pouco mais” ocasionam os acidentes.

Figura 7: Relação dias da semana – acidentes, 2012



Fonte: DETRAN/RO/2013

De acordo com Cichovicz, o trânsito é composto pela interação entre três grandes subsistemas - o homem, a via e o veículo, e uma locomoção segura e organizada envolve três elementos principais: engenharia, educação e policiamento/legislação. Contudo, o homem, com seus múltiplos fatores sensoriais, motivacionais, emocionais e de personalidade, é o maior responsável pelas diferentes causas dos acidentes de trânsito (CICHOVICZ, 2011).

As relações estabelecidas no trânsito devem contemplar valores ou princípios para um convívio social pacífico, como o respeito ao próximo, a prudência, obediência às leis e a solidariedade, pois, muitas vezes, a sociedade passa por crises, marcada pela agressividade e individualismo (PINTO, 2013). Nessa mesma esteira, Viana (2013) defende a ideia de que a solução para a problemática da violência no trânsito depende de uma profunda transformação nas relações sociais, culturais e valorativas, junto com formas de auto-organização da população e sua intervenção na organização do espaço urbano. Contudo, tendo em vista a complexidade de tal objetivo, antes que ele seja alcançado é preciso que se estabeleça um processo de articulação de ações imediatas e ações a longo prazo.

Inserida no conjunto das estratégias para diminuição da violência no trânsito, tem-se a política de conscientização executada por meio de campanhas ou projetos, principalmente nas escolas. A educação aflora o senso crítico, as potencialidades de cada indivíduo e, conseqüentemente, os predispõem a uma convivência colaborativa e integradora (PINTO, 2013).

Um dos mais importantes elementos de educação no trânsito e coibição da violência realizada no trânsito é o Código de Trânsito Brasileiro, que por força da lei impõe sanções aos que violam os preceitos legais, no entanto, a lei em si não é suficiente para promover uma cultura de responsabilidade e respeito à vida, além do que, há que se medir a própria responsabilidade do Estado na conformação do problema, pois muitos acidentes ocorrem por omissão direta do poder público, que deixa de fazer nos investimentos necessários nas vias de circulação e sinalizar a cidade, e no limite, o próprio Estado é responsável pelo modelo de transporte hegemônico, pautado no automóvel.

A solução que nos parece mais viável à resolução de tal problemática, seria o engendramento de uma política de repressão aliada às ações educativas, visto que, a atual política adotada, de forte repressão, não vem surtindo os efeitos esperados pela legislação vigente.

De outra sorte, as campanhas educativas além de demonstrar a importância da segurança pública de trânsito têm por objetivo a transformação de todos os agentes envolvidos no trânsito, contribuindo assim para uma sociedade mais segura para todos.

Referências

ARAÚJO, Marcus Maximilliano; MALLOY-DINIZ, Leandro Fernandes; ROCHA, Fábio Lopes. Impulsividade e acidentes de trânsito. **Rev. psiquiatr. clín.**, São Paulo, v. 36, n. 2, 2009.

BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio J D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Rev. Saúde Pública.* 45(5), 2011

BRASIL. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 de set. de 1997.

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

- _____. **Lei 11.705, de 19 de junho de 2008**, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 2008.
- _____. **Lei n. 12.769, de 20 de dezembro de 2012**, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 2012.
- CICHOVICZ, Alexandre Adriano. **A política ciminal para o trânsito no Brasil: uma leitura a partir do garantismo jurídico de Luigi Ferrajoli e do princípio da dignidade da pessoa humana**. Florianópolis, SC, 2011. 137 p. Dissertação (mestrado).
- DENATRAN. Frota Nacional – setembro de 2014. Brasília: 2014.
- DETRAN. **Anuário de estatísticas 2013**. Porto Velho: 2013.
- DUMONT, Patricia Santos. “*Gastos milionários na saúde pública com acidentes*”. Hoje em Dia, 2014, disponível em: <<http://www.hojeemdia.com.br/horizontes/gastos-milionarios-na-saude-publica-com-acidentes-1.270665>>. Acesso em 10/09/2014.
- IBGE. **Censo 2010**. Brasília: 2010.
- MARÍN L, QUEIROZ MS. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral**. Cad Saúde Pública 2000.
- MUELLER, Charles C.; MARTINE, George. “*Modernização da agropecuária, emprego agrícola e êxodo rural no Brasil, a década de 1980*”. Revista Economia Política, vol. 17, n. 3, 1997.
- OMS. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción**. Suíça. Organización Mundial de la Salud, 2010.
- PINTO, Cristiane da; CUNHA, Marion Machado. **Educação para o trânsito: a violência no trânsito trabalhada no contexto escolar**. Revista Eventos Pedagógicos. V.4, n.1, p.63-71, mar. – jul. 2013.
- PREVIDÊNCIA SOCIAL. “*CNPS: acidentes de trânsito representam uma despesa de 12 bi para a previdência*”. Disponível em: <<http://www.previdencia.gov.br/noticias/cnps-acidentes-de-transito-representam-uma-despesa-de-12-bi-para-a-previdencia/>>. Acesso em 09/09/2014.
- RODRIGUES, José Nivaldino. “*Acidente de trânsito: manifestação contemporânea da violência*”. Frente Trânsito Seguro, 2007. Disponível em: <<http://www.frentetransitoseguro.com.br/artigos/65-acidente-de-transito-manifestacao-contemporanea-da-violencia-social>>. Acesso em 19/09/2014.
- NASCIMENTO, Cláudia Pinheiro; SANTOS, Carlos; SILVA, Maurício. “*Porto Velho: a produção do espaço urbano de Rondônia (1980/2010)*” Revista Geografar, Curitiba, v. 7, n. 1, p.20-52, jun./2012.
- VIANA, Nildo. **Economia política da violência no trânsito**. Goiânia. Élissée – Revista de Geografia da UEG, v.02, p.24-42, 2013.

Dossiê: O Primeiro Século da Cidade de Porto Velho

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência** – Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-americanos, 2013.

Recebido em 20/11/2014.

Aceito em 10/12/2014.