

ANA CLÁUDIA COSTA DE ABREU
LOURDES ELINE LEITE BURASLAN



A Violência no Trânsito na Cidade de Macapá – nos anos de 2008 e 2009

MACAPÁ/AP
2011

ANA CLÁUDIA COSTA DE ABREU
LOURDES ELINE LEITE BURASLAN

A Violência no Trânsito na Cidade de Macapá – nos anos de 2008 e 2009

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Colegiado de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Amapá, como parte dos requisitos avaliativos necessários para a obtenção do título de Graduação em Licenciatura e Bacharelado do Curso de Ciências Sociais, sob orientação do Prof. Msc. Richard Douglas Coelho Leão.

MACAPÁ/AP
2011

**ANA CLÁUDIA COSTA DE ABREU
LOURDES ELINE LEITE BURASLAN**

A Violência no Trânsito na Cidade de Macapá – nos anos de 2008 e 2009.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Colegiado do Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal do Amapá, como parte dos requisitos necessários para a obtenção da Graduação em Licenciatura e Bacharelado do Curso de Ciências Sociais e submetido à banca examinadora composta pelos seguintes professores:

Prof. Msc. Richard Douglas Coelho Leão (UNIFAP)
(Orientador)

Prof. Msc. Fátima Lucia Guedes Carrera (UNIFAP)
(Membro)

Prof. Esp. Raimundo de Lima Brito (UNIFAP)
(Membro)

Data da Aprovação _____/_____/2011

Conceito: _____

AGRADECIMENTOS

Sempre em primeiro lugar a Deus, por ter me dado o dom da vida, por ter me cercado de pessoas que, com amor, alegria e esperança, apostaram em minhas potencialidades.

A minha família, responsável pela educação e formação do meu caráter, em especial ao meu irmão **Almiro Abreu**, por que sem a sua ajuda, não sei não!.

Aos meus amigos, que me incentivaram para o término deste, pois não agüentavam esperar mais para comemorar essa vitória, e sem esquecer **à querida Vulcão**, você é demais!.

Meus agradecimentos mais do que especiais **ao meu esposo Onilson Barbosa**, pela dedicação, compreensão, paciência e carinho que a mim ofereceu em todas as etapas de todo o curso e mais ainda na conclusão do mesmo. **E a minha amada filha SharonaVívian**, que além de ser a minha inspiração para lutar por tudo, foi minha maior incentivadora nesta árdua e difícil batalha de conclusão de curso.

Ana Cláudia Costa de Abreu

Agradeço a Deus sempre, que me proporcionou saúde e força, sem as quais não seria possível a conclusão que culmina com este trabalho.

Em especial ao querido papai pelo grande homem que foi, e por tudo que me ensinou, pelos bons exemplos que me destes, pelo seu carinho amor e dedicação comigo e com meus irmãos. Apesar de você não estar presente neste momento tão importante de minha vida, você sabe que continua vivo dentro do meu coração. Obrigado pai...

Ao meu esposo Buraslan, pela compreensão e pela paciência com que me acompanhou e me apoiou nas etapas mais importantes de todo o curso e nas adversidades que surgiram ao longo do curso.

A minha mãe pelo seu empenho com minha educação e formação de meu caráter.

Ao meu filho, João Gabriel pelo dias que não fomos ao parque.

A todos os nossos professores pelo conhecimento que nos proporcionaram ao longo do curso, o nosso muito obrigado.

Ao nosso orientador de conteúdo professor Richard Douglas Coelho Leão, por ter nos acompanhado, fornecendo subsídios para o enriquecimento, processo de desenvolvimento e conclusão deste Trabalho de Conclusão de Curso.

Finalmente nossos agradecimentos a todos aqueles que de alguma maneira contribuíram, com compreensão, apoio para a realização deste trabalho.

Lourdes Eline Leite Buraslan

Dedico a Deus, por que sem Ele eu não sou nada. A minha filha que é a minha grande fortuna, e em especial ao meu esposo, que compartilhou com sua paciência e dedicação em todos os momentos de minha jornada. As minhas duas amadas mães, por me amarem incondicionalmente. A minha família, que sempre me incentivou. E claro a minha sogra, por simplesmente existir em minha vida.

Ana Cláudia Costa de Abreu

Sem dispensar os merecidos agradecimentos ao criador, quero em especial dedicar aos meus pais, e demais familiares que nunca me abandonaram nesta jornada e sempre depositaram em mim a confiança necessária para prosseguir.

Lourdes Eline Leite Buraslan

“Desde o momento em que um longínquo ancestral do homem fez de um osso a primeira arma, a violência sempre caminhou lado a lado com a civilização. E chega aos dias de hoje nas mais diversas formas: física, racial, sexual, política, econômica”. (Nilo Odália, 2004).

RESUMO

O presente trabalho aborda a Violência no Trânsito de Macapá e tem como objetivo, entender as causas de acidentes que envolvem condutores de veículos automotores e pedestres, através de um estudo descritivo e analítico de cunho sociológico, especialmente no horário de pico, nos anos de 2008 e 2009. Nessa perspectiva, a metodologia para a realização desta pesquisa foi construída a partir de levantamentos bibliográficos, registros fotográficos, observação in loco, tabulação de dados e também a aplicação de questionários em trabalho de campo, com a finalidade de entender a realidade das razões que envolvem pessoas em tantos acidentes violentos nas vias urbanas de Macapá-AP. A pesquisa demonstra que a educação para o trânsito é necessária para diminuir os conflitos entre os próprios motoristas e pedestres, pois isso só se daria através de uma mudança de hábito e comportamento que desse prioridade à vida. Por este motivo, varias ações devem ser desenvolvidas simultaneamente, para que os resultados da redução da violência apareçam. A base para um trânsito menos violento tem de ter a cominação de três fatores importantes: a educação, a aplicação da Lei e a engenharia de trânsito.

Palavras-chave: Violência, Trânsito, Educação, Cidadania.

ABSTRACT

The present work approaches the Violence in the Traffic of Macapá and he/she has as objective, to understand the causes of accidents that involve drivers of self-driven and pedestrian vehicles, through a descriptive and analytic study of sociological stamp, especially in the schedule of pick, in the years of 2008 and 2009. In that perspective, the methodology for the accomplishment of this research was built starting from bibliographical risings, photographic registrations, observation in loco, tabulation of data and also the application of questionnaires in field work, with the purpose of understanding the reality of the reasons that you/they involve people in so many violent accidents in the urban roads of Macapá-AP. The research demonstrates that the education for the traffic is necessary to reduce the conflicts between the own drivers and pedestrians, because that would only feel through a habit change and behavior that of that priority to the life. For this reason, you vary actions they should be developed simultaneously, so that the results of the reduction of the violence appear. The base for a less violent traffic has to have the cominação of three important factors: the education, the application of the Law and the engineering of traffic.

Word-key: Violence, Traffic, Education, Cidadania.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Comparativo Mensal de Acidentes de Trânsitos de 2008/2009.....	44
Gráfico 2	Comparativo Mensal de Feridos em Acidentes de Trânsito de 2008/2009.....	45
Gráfico 3	Comparativo Mensal de Vítimas Fatais de 2008/2009.....	46
Gráfico 4	Comparativo de Custos de Acidentes de Trânsito de 2008/2009.....	47
Gráfico 5	Perfil do trânsito em Macapá.....	51
Gráfico 6	Por que o condutor causa tantos acidentes?.....	52
Gráfico 7	Principais motivos de acidentes no trânsito.....	53
Gráfico 8	Dos Personagens do trânsito quem é o mais imprudente?.....	54
Gráfico 9	Das Categorias Profissionais quem é o mais imprudente?.....	55
Gráfica 10	Sugestões para redução de acidentes no trânsito.....	56

LISTA DE SIGLAS

BPTRAN	Batalhão de Trânsito
CITRAN	Companhia Independente de Trânsito
CREA	Centro de Reabilitação do Amapá
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
DENATRAN	Departamento nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito
DTT	Divisão Técnica de Trânsito
EMTU	Empresa Municipal de Transportes e Urbanização
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ONU	Organização das Nações Unidas
POLITEC	Polícia Técnico Científica
STJ	Superior Tribunal de Justiça

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 A VIOLÊNCIA E O PROCESSO CIVILIZADOR	15
1.1 Conceito de Violência >>	15
1.2 Violência e Cultura >>	19
1.3 As Leis do Trânsito como Código Comportamental	22
1.4 Circulação no Trânsito: O outro como limite >	24
2A VIOLÊNCIA E A CIVILIZAÇÃO NO COTIDIANO DO TRÂNSITO	28
2.1 O Trânsito na Cidade de Macapá	28
2.2 Os Fatos da Violência no Trânsito de Macapá	33
2.3 O Trânsito como roleta russa na Cidade de Macapá	36
2.4 As Estatísticas de Acidentes de Trânsito no Estado do Amapá nos anos 2008 e 2009	43
3 A VIOLÊNCIA NO MUNICÍPIO DE MACAPÁ: a postura dos personagens envolvidos	49
3.1 Instrumento	49
3.2 Método utilizado na pesquisa	50
3.3 Amostra	50
3.4 Problemática/hipótese	50
3.5 Os Resultados da Pesquisa	51
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	61
ANEXOS	64

INTRODUÇÃO

A razão pela qual se elaborou este estudo foi pela necessidade de buscar compreender como está a violência no trânsito na cidade de Macapá em virtude do curso de Ciências Sociais voltar-se para a análise das questões sociais como: miséria, fome, violência, trânsito, etc., identificando dentro de nossa sociedade quais os motivos da violência no cotidiano do trânsito de Macapá que elevam o alto índice de acidentes, e colocam Macapá como a capital com maior número de mortes no trânsito do Brasil¹. Daí a necessidade de se fazer um estudo de cunho científico sobre a violência no trânsito de Macapá que é considerada uma cidade pequena em termos demográficos para se ter um alto índice de acidentes violentos.

A violência no trânsito se apresenta como demanda emergente de ação por parte do Estado e da sociedade. Mais o que se observa é que há uma banalização com relação aos acidentes que ocorrem diariamente nas ruas e avenidas de nossa cidade. Neste sentido, torna-se importante salientar que o Estado do Amapá apresenta um número reduzido em sua produção científica no que diz respeito aos estudos relativos ao trânsito e sobre o referido objeto de estudo, não apresentam análises sociológicas de portes científicos, apenas dados estatísticos apresentados e pouco discutidos, inclusive nos campos acadêmicos.

O presente estudo está dividido em três capítulos: no primeiro, buscou-se abordar sobre a violência de maneira geral, tentando conceituá-la conforme visão de grandes estudiosos no assunto, buscando compreender que o fenômeno da violência em nossa sociedade, segundo a teoria de Elias (1994, p. 185), “perpassa diferentes sociedades. Comporta diferentes relações de interdependência, as quais produzem as mais diversas figurações sociais, cujas alterações são resultados de outras relações de interdependências existentes em seu interior, fazendo com que o processo civilizador numa sociedade não se realize de forma homogênea e retilínea. Entretanto, esse processo possui uma direção específica, a qual não é perceptível aos indivíduos que dele participam. Tal direção só se torna perceptível dentro de uma análise histórica e sociológica num grande espaço de tempo, numa perspectiva de longo prazo. O estudo do fenômeno da violência perpassa pelo evoluir do processo civilizador.

No segundo capítulo, será discutida a importância do cumprimento das leis de trânsito, tanto por parte do Estado quanto dos usuários. Serão apresentados gráficos

¹Exibida no Jornal AP TV (Rede Amazônica de Televisão), no dia 20 Setembro de 2007.

comparativos de acidentes de trânsito mensal, de vítimas fatais, feridos de modo geral e os custos de acidentes de 2008 e 2009, com apresentação de tabela de custo do ano de 2009.

No Terceiro Capítulo volta-se especificamente para a Pesquisa de Campo, onde se constatou através de dados estatísticos os índices de acidentes de trânsito em Macapá, assim como, foram aplicados questionários com o objetivo de analisar a postura dos personagens do trânsito: pedestres, motoristas de ônibus e táxis, mototaxistas e motoristas de carro particular, com perguntas fechadas com uso de escala e múltipla escolha, os quais foram tabulados e analisados e posteriormente apresentados através de tabelas e gráficos, demonstrando assim a visão dos personagens envolvidos diretamente com a violência do trânsito na cidade de Macapá.

Finalizando o trabalho, estão as nossas conclusões sobre o tema investigado, que sem ter a pretensão de resolver em definitivo o fenômeno estudado, mas no intuito de minimizar a questão da (in)segurança no trânsito na cidade de Macapá/AP, aponta algumas propostas como via de reduzir a violência no trânsito na cidade de Macapá.

1 A VIOLÊNCIA E O PROCESSO CIVILIZADOR

Tem navegado pelos anais da história o acinte do fenômeno da violência na sociedade, tendo como causa, os fatos que a razão da pessoa entende ser motivo. Muitos estudos voltados a explicar e a conceituar a violência, já foram produzidos. A leitura da violência e da realidade deste fenômeno continuam a motivar novos estudos no seio da sociedade. Processos civilizatórios têm-se aperfeiçoado (por novas Leis, por mais justiça, por mais facilidade de comunicação entre os povos e mais educação) com a intenção de dar mais qualidade aos costumes e aos atos comportamentais da pessoa, que, independentemente de berço que a assiste, continua sendo e fazendo vítima da violência.

O grande desafio no tratamento da violência, mais precisamente das ações ditas violentas, é a indefinição (imprecisão) dos seus contornos semânticos. Várias são as razões disso. Uma, de caráter mais psicológico, é que elas são assim denominadas, com frequência, muito mais pelo impacto emocional que produzem no imaginário das pessoas do que por razões objetivas consistentes. Outra razão, de caráter mais filosófico, é a dificuldade de encontrar um princípio racional que explique essas ações, particularmente sob o impacto emocional dos seus efeitos. Outra, de caráter mais antropológico, é que a qualificação das ações como violentas permite desqualificar seus autores, tornando-os a expressão máxima da desumanidade, rebaixando-os, equivocadamente, ao nível da animalidade, mundo onde não há lugar para a violência por não existir nele liberdade, intencionalidade, nem consciência, todas elas características da condição humana dos homens.

1.1 Conceito de violência

Se toda palavra é por natureza polissêmica, susceptível de múltiplos sentidos, há algumas em particular que adquirem um sentido tal que lhes confere um potencial evocativo capaz de provocar intensas reações racionais ou emocionais nas pessoas. Este parece ser o caso da palavra violência e dos adjetivos correspondentes, cujo poder evocativo faz com que a força do seu sentido seja maior que a do seu significado.

Violência é uma palavra oposta a de uma boa ação, que fere, deixa seqüelas e mata o corpo e tudo que está na vida. Para Minayo, (2006, p. 13), “o termo violência é de origem latina, o vocábulo vem da palavra *vis*, que quer dizer força e se refere às noções de constrangimento e de uso da superioridade física sobre o outro”.

Estes usos da superioridade física, como também as noções de constrangimentos, estão inseridos como uma ação negativa no meio onde vivem as pessoas, ou seja, “desde o momento em que um longínquo ancestral do homem fez de um osso a primeira arma, a violência sempre caminhou lado a lado com a civilização. E chega aos dias de hoje nas mais diversas formas: física, racial, sexual, política, econômica” (NILO ODÁLIA, 2004, p. 13).

Como se nota, o sentido da palavra tem motivos para se alimentar da experiência coletiva e individual da humanidade, que é extremamente rica em fatos violentos, em razão do imaginário de certos indivíduos que usam da violência para instruírem seus devaneios destrutivos, em face de outros, porque a violência pode ser um ato desgovernado do controle da pessoa em detrimento do próximo, ou do uso necessário, por exemplo, para a manutenção da ordem pelo poder estatal.

Entende-se que ao se propor o conceito de violência no contexto social deve-se recorrer aos grandes estudiosos do assunto. Uma dessas mestras é a autora da filosofia política do século XX, Hannah Arendt. A reflexão sobre violência perpassa a sua obra, como conseqüência de seu pensar sobre a liberdade. A autora já alertara para a falta de grandes estudos sobre o fenômeno da violência e a conseqüente banalização do conceito.

Ainda com relação ao assunto Nilo Odália (2004, p. 14), diz que “[...] uma das condições básicas da sobrevivência do homem, num mundo natural hostil, foi exatamente sua capacidade de produzir violência numa escala desconhecida pelos outros animais”. Porém, a idéia de violência é um conceito que varia de sociedade para sociedade, mesmo que tenha feito parte de vários processos civilizatórios.

Elias (1994), em sua leitura sobre o processo civilizador cita em sua obra, que na curta jornada da fase medieval para a primeira moderna, a respeito da violência, não se tem nenhuma expectativa de encontrar o “começo” desta, e sim, em fazer uma tentativa de compreender o que realmente aconteceu aos seres humanos nessa transição. Nisso, leia-se a questão do comportamento das pessoas em detrimento ao tipo de violência praticada. O autor enfatiza em sua obra, que o “comportamento nobre e cortês”, é constantemente comparado com as “maneiras rudes”, à conduta dos camponeses, ou seja, pode-se até impor padrões de comportamentos ao exterior dos seres humanos, mas intimamente, são suas tendências que os julgam.

A cada século as pessoas são “forçadas” a viver de uma nova maneira em sociedade (esse viver inclui a oportunidade da violência existir). Elias (1994, p. 91) comenta que “(...) as pessoas tornam-se mais sensíveis às pressões das outras. Não bruscamente, mas bem devagar, o código de comportamento torna-se mais rigoroso e aumenta o grau de

consideração esperado dos demais”. Considerações essas se não estiver em jogo interesses pessoais é claro. No curso do processo civilizatório, continua o autor,

As pessoas procuram suprimir em si mesmas todas as características que julgam “animais”. O repugnante, porém é removido para o fundo da vida social. Especialistas cuidam disso no açougue ou na cozinha. Veremos repetidamente como é característico de todo o processo que chamamos de civilização esse movimento de segregação, este ocultamento “para longe da vista” daquilo que se tornou repugnante (ELIAS, 1994, p. 128).

Nota-se que o autor ao ser referir ao ser humano, por este num todo muito complexo, não poderia ser diferente no seu comportamento em se tratando da violência, por isso que esta se esconde, mesmo nos mais notáveis dos seres humanos. O autor ainda dá a entender que não está no vestir, na cultura e nos hábitos ser violento, mas sim, nas características irracionais de cada um, ou seja, é mais fácil se precaver contra quem demonstra ser violento, de quem a remove para o fundo da vida social, ou seja, os socialmente equilibrados.

Fazer a violência acontecer é um fato já existente desde a Antigüidade. Vale lembrar que na Idade Média a violência física fazia parte do homem medieval, mesmo nas mais “democráticas” cortes. Ato violentos eram comuns, tais como: mãos decepadas, purificações em fogueiras, mortes públicas, entre outros. Noutros relatos, como os advindos da própria Bíblia, não é difícil encontrar indícios de cenas violentas, a começar pela expulsão de Adão e Eva do paraíso, pois esta – a Bíblia – é: [...] um repositório incomum de violências, um abecedário completo e variado, que vai da violência física à violência sutil e maliciosa, do estupro ao fratricídio, do crime passionai ao crime político (NILO ODÁLIA, 2004, p. 18-19). O homem como titular deste fenômeno, tem na sua estrutura, razões, devaneios e obstinações que o impulsionam a inscrever mais e mais a saga da violência onde quer que vá ou esteja.

Ainda para Nilo Odália (2004, p. 22) a violência em tese é um “acinte a ordem e ao progresso” de todo poder (quer seja dos poderes constituídos ou das pessoas individualmente) que tende a fazer o bem ou manter a ordem, porque ela se instala pelas razões, circunstância e motivos inerentes ao ser humano, mesmo que existam leis, normas, costumes e cultura no berço esplendido ou não que o valha, da época que vive.

Lafter (2009) em prefácio na obra de Hannah Arendt (2009, p. 11), argumenta que para ela “a violência destrói o poder, e não o cria”, em face de poder e violência serem termos opostos, ou seja, a afirmação absoluta de um, significa a ausência de outro. Segundo o autor, ela fundamenta essa sua afirmação ao caracterizar a violência como instrumental, e ao diferenciá-la do poder (a capacidade de agir em conjunto); do vigor (que é algo no singular,

como no caso do vigor físico de um indivíduo); da força (a energia liberada por movimentos físicos ou sociais), e da autoridade (o reconhecimento inquestionado que não requer coerção e nem persuasão, e que não é destruído pela violência, mas pelo desprezo).

Isso nos mostra que a violência independe de classe social, de tempo (não há história sem violência), do espaço (do ambiente); porque ela é fatorial e disso ninguém tem dúvida. Tentar defini-la, argumenta Nilo Odália (2004, p.84-85), “é correr o risco de aprisioná-la num esquema formal estreito”. Isso é correto, em face da forma mutável que ela se apresenta todos os dias na concepção de cada pessoa. O Autor ensina, que o homem, na história, tem sido o que a sua sociedade é. “Se ela é injusta, ele também o é; se ela é violenta, ele não faz por menos”.

Como, então, conceituar o fenômeno da violência, pois ela, como já observado, pode ter vários sentidos, tais como: ataque físico, sentido geral de uso da força física, ameaça ou até mesmo um comportamento ingovernável? O significado deste fenômeno está delimitado pela própria história da língua, registrada em parte nos dicionários. Para o dicionário francês Robert (ROBERT, 1964 *apud* HAYECK, 2009, p. 2) o conceito de violência é:

(...) o fato de agir sobre alguém ou de fazê-lo agir contra a sua vontade empregando a força ou a intimidação; é o ato através do qual se exerce a violência; é uma imposição natural para a expressão brutal dos sentimentos; é a força irresistível de uma coisa e o caráter brutal de uma ação.

Na visão de Hayeck (2009, p. 2) toda violência (simbólica ou não) traduz a submissão do indivíduo a uma aflição espiritual e moral, como também a constrangimentos e a um tratamento capaz de degradar a condição humana; a sua dignidade decorrente de exposições a símbolos ou códigos que negam ou aviltam sua identidade. O fenômeno da violência não tem pátria, mas tem vítimas. Para ele:

[...] há violência quando, numa situação de interação, um ou vários atores agem de maneira direta ou indireta, maciça ou esparsa, causando danos a uma ou várias pessoas em graus variáveis, seja em sua integridade física, seja em sua integridade moral, em suas posses, ou em suas participações simbólicas e culturais.

Em suma, em todos os conceitos transcritos, não se tem dúvida, quando se traça o perfil do fenômeno da violência existir, em face da mesma ser, ao longo dos séculos, a sombra do bem e a escuridão do mal das questões sociais, principalmente nos dias de hoje, pois ela se apresenta como a conversão de uma diferença hierárquica com fins de dominação e opressão, que ocorrem juntamente com passividade e o silêncio dos sujeitos. Na trilha da violência, está

incorporado tanto a dimensão física quanto a dimensão psíquica do indivíduo, que o diga as suas vítimas oriundas dos acidentes no trânsito que estão em recuperação.

1.2 Violência e Cultura

Numa sociedade, o que alimenta a cultura são as práticas sociais que seguem um padrão determinado no espaço, pois se referem a crenças, comportamentos, valores, instituições, regras morais que permeiam e identificam uma sociedade. Explica e dá sentido à cosmologia social, porque é a identidade própria de um grupo humano em um território e num determinado período, por isso advém de um processo histórico, no qual este grupo aprende a conhecer e a dominar a realidade.

Para Nilo Odália (2004, p. 9), o que identifica o fenômeno da violência e cultura são as práticas cada vez mais usuais de barbárie pelas classes que compõem a sociedade. As duas características têm um ponto comum em destaque: referem-se a comportamentos que envolvem valores, regras morais, modo de ver e de viver o mundo. Esta violência:

(...) que parece tão entranhada em nosso dia-a-dia que pensar e agir em função dela deixou de ser um ato circunstancial, para se transformar numa forma do modo de ver e de viver o mundo do homem. Especialmente, do homem que vive nas grandes cidades – esses grandes aglomerados humanos que se tornam o caldo de cultura de todos os tipos de violência.

A afirmação do autor sobre a violência reflete o paradoxo que é viver hoje em sociedade, pois, quem vive emparedado e cercado por grades de ferros, é o justo, o cidadão honesto, o trabalhador, e não mais o criminoso, que parece estar mais forte que a Lei.

A violência é um ingrediente das experiências fundamentais que o homem tem de sua própria história, que nos são reveladas através dos vários arquétipos e mitos, os quais são, portanto, formas de como o homem vêm vivendo, experimentando e interpretando o fenômeno da violência. Duas histórias se têm como exemplo: a história bíblica e a mitologia e tragédias gregas. Tanto numa como na outra, as razões da violência encontram-se em leis tiranas que impedem o homem de se igualar a quem o domina, bem como numa relação de profunda rivalidade entre o homem e quem sobre ele exerce o poder, entre o homem e a divindade e entre os próprios homens.

Como se nota, concluir a noção de violência numa definição fixa e simples é expô-la a reduzi-la, a compreender mal a sua evolução e sua especificidade histórica. Nunca existirá uma sociedade sem violência, mais sempre existirão sociedades mais violentas que

outras, cada uma com sua história. A violência, porém, não pode simplesmente ser identificada como uma praga que paira sobre a sociedade. Em seus escritos, Domenach (1999), sublinha o fato de que a violência está escrita e arraigada nas relações sociais, não podendo, portanto, ser considerada apenas como uma força exterior, se impondo aos indivíduos e às coletividades, havendo, desta forma, uma dialética entre a vítima e o algoz, o que deve ser objeto de reflexão dos estudiosos para compreensão desta complexa relação. Portanto,

É demasiado fácil e ineficaz condenar a violência como um fenômeno exterior e, inclusive, como algo estranho ao ser humano, quando, na verdade ela o acompanha incessantemente até na articulação de seu discurso e na afirmação mesma da evidência racional. (DOMENACH, *apud* MINAYO, 1999, p.11).

Segundo o autor, em tese, a violência não possui um local específico para acontecer. Ela está presente no contexto histórico e social dos povos identificados sob vários aspectos e particularidades de ordem sócio-cultural, se redefinindo a cada momento nas condições emocionais das nossas gerações.

A forte articulação da historicidade entre violência e cultura, sobretudo apoiados na obra de Elias (1994, p. 190-191), mostra que o papel civilizatório da modernidade que criou mecanismos de institucionalização e de solução de conflitos, levando os indivíduos a dominarem sua agressividade e suas pulsações violentas, é também cultural. O autor ainda demonstra um apego à idéia de sentido e de evolução na história dos óbvios que nos rodeiam. Em seus estudos racionaliza o sentido do processo de formação do Estado moderno, que denominou de civilizado (até que se prove ao contrário). Essa concepção teve como padrão, o culto a liberdade e a igualdade entre os indivíduos, o declínio dos acordos privados na gerência do espaço público e do Estado, ou seja, a capacidade auto-reflexiva da sociedade através da emancipação dos indivíduos que a constituem.

A necessidade de entendermos a violência em sua face atual, na teoria de Elias (2004, p. 77), chama atenção para o seu enraizamento na história e nos processos sociais, pois, suas expressões mudam e as percepções se modificam, assim como os comportamentos em relação a ela, tudo porque se lida com pessoas, e estas são um dos motivos da realidade contextual existir.

A aparência da violência encontra espaço muito mais propício para se exprimir quando a realidade social não está estruturada por tipos de conflitos passíveis de serem tratados pelos atores, por isso, Elias (2004, p. 91), entende que a violência, em demasia ou não, é o contrário do conflito institucionalizado, ou seja, ela traduz a existência de problemas

sociais que não se transformam em tema de debate e a busca de soluções pela sociedade, por mais que se evolua para esse fim.

A maturidade psíquica, a capacidade de simbolização, ou seja, de pensar sobre os próprios atos, em termos individuais e coletivos, identificam o esforço social para erradicar – em termos- a violência. Assim, na teoria do processo civilizador, Elias (1994), afirma que é na trajetória das violências e dos conflitos inerentes à história do indivíduo, que o será também na trajetória das violências e dos conflitos inerentes à sua evolução histórica na humanidade, pois, determinadas formas de violência são tão devastadoras para a auto-estima dos indivíduos que, quando naturalizadas e introjetadas, muitos, ao invés de lutarem por dignidade e mais justiça, por igualdade de direitos como cidadãos, ou são imobilizados pela servidão, submetendo-se e aceitando seus “destinos”, ou rebelam-se através da transgressão.

Segundo o autor, mesmo na sociedade civilizada (leia-se também a atual), nenhum ser humano chega civilizado ao mundo. O processo civilizador individual que ele obrigatoriamente sofre é em função do processo civilizador social. Todo ser humano está exposto desde o primeiro dia de vida à intervenção modeladora dos adultos “civilizados”. O seu eixo é uma crença num civilizar do homem, que embora não tenha chegado, por quanto, a seu termo, ainda prossegue.

Para Rodrigues (2007, p. 22), todos os atos e as obras do homem se engrenavam num processo, que tem por sentido a civilização, os acidentes que a atrasam são um mero acidente de percurso. Assim, para mesmo que as pessoas padeçam de discernimentos para evoluírem numa sociedade, a ponto de torná-la suficiente para o convívio, ainda assim, não tem década, ou século perdido, que não se possam tirar lições positivas.

O século XXI, sem dúvida, herda com muita propriedade (e preocupação) a violência, que hoje é um dos grandes problemas sociais nas grandes cidades. As estatísticas revelam, por exemplo, no Brasil, que o trânsito mata mais que guerrilhas levadas a efeito em certos países, tudo porque, a Lei que prevê o que é lícito e o que não é lícito fazer no trânsito brasileiro, parece não ter força nos tribunais que julgam os infratores.

Esta violência no trânsito do Brasil tem haver em muito com a cultura, do “jeitinho brasileiro,” e da obstinação do povo em infringir suas leis. “A violência está de tal modo arraigada em cada um dos passos e gestos do homem moderno que não se pode deixar de indagar se ela é um fenômeno típico de nossa época; se é um traço essencial que individualiza nosso tempo” (NILO ODÁLIA, 2004, p. 12-13). O viver regado por interesses e em sociedade foi sempre violento. Em toda sociedade, independentemente das “roupas” culturais e de costumes que vestem seus cidadãos, haverá também a roupa da violência por

debaixo da pele de cada um, seja ela (a violência): presumida, dolosa, eventual ou outras.

1.3 As Leis do trânsito como código comportamental

Desde os primórdios da humanidade, dizem os especialistas nos estudos do comportamento que o ser humano tem uma compulsão natural para transgredir e burlar as leis. Neste sentido Costa (2009), afirma que boa parte de nossos motoristas, especialmente os portadores do grande mal da ilusão de invulnerabilidade e da visão individualista, que inconformado, por exemplo, com os rigores da Lei Seca, considerada rígida para os padrões comportamentais brasileiros, vem se contrapondo contra a norma que objetiva, sobretudo, o bem comum, para tornar o trânsito, o componente social mais humano e menos violento.

De acordo com a Constituição Brasileira de 1988, em seu Artigo 5º, inciso XV, a qual confere ao cidadão a liberdade individual e o direito de se locomover em todo território nacional. Essa liberdade individual e o direito de se locomover é algo inerente, característico e vital do ser humano. E quando se trata de trânsito nas vias públicas, temos o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei 9.503/97 que regulamenta as normas de comportamento para a circulação de pedestres, bicicleta, motos, carros e outros veículos em todo país, e quem o desrespeitar deverá ser punido com base nas penalidades previstas em Lei.

Temos ainda dispostos no Artigo 1º, § 2º da mesma Lei, 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". Ao longo dos anos evoluiu-se para se construir essa realidade na prática, incluindo aqui o Amapá.

A Lei nº 11.705 de 19 de Junho de 2008, conhecida como Lei Seca e o CTB, são programas de ações, cuja entrada em vigor não tem o poder, por si só, de mudar a realidade que objetiva regular, até porque se revestem de limites estruturais e conceituais para instrumentalizar a prometida segurança no trânsito brasileiro; limites que vão desde a apreensão fenomênica da violência até os métodos eleitos para "combatê-la". O objetivo é inibir o lado comportamental da pessoa usuária do trânsito, de por em risco sua vida e a de outrem, punindo para tanto os condutores de veículos automotores ao ingerirem bebidas alcoólicas.

Nas sociedades contemporâneas, as leis de trânsito é um dos princípios fundamentais de convivência humana na medida em que representa um sistema ou organiza-

ção social que envolve indivíduos, grupos, classes, interesses e conflitos. A questão do trânsito interessa diretamente a toda a nossa sociedade dada a sua constante necessidade de locomoção e circulação pelas vias públicas. Na busca pelo espaço, as pessoas demandam prioridades ignorando as demais e isso torna o trânsito um espaço relacional conflitivo porque é um espaço em que as relações se dão com pessoas diferentes em todos os aspectos humanos e que também têm diferentes interesses. (VASCONCELOS, 1985, p. 19-20)

Para Andrade (2003, p. 17), as Leis em geral, culturalmente no Brasil, só tem eficácia quando a sua benesse oportuniza a justiça de quem se ver ameaçado nos seus direitos, do contrário, ela não é persona bem vinda, por que ela regula e vigia os comportamentos das pessoas numa sociedade.

Num inquérito realizado pelo antropólogo brasileiro Roberto Damatta (1997, p. 82) para a sua obra “A Casa e a Rua” junto a estudantes pós-graduados, a resposta à questão “como você classifica a pessoa que obedece às leis no Brasil?” era invariavelmente negativa. “Quem obedece a todas as leis é um babaca!”, responderam. Imaginem, pessoas tidas como esclarecidas. Quer dizer, a obediência às leis configura na sociedade brasileira uma situação de pleno anonimato e grande inferioridade, em face da ausência de relação entre as partes.

Almeida (2010), ao comentar sobre os meios de comunicações do Brasil, informa que todos os dias trazem abundantes fatos sobre o que acontece no cotidiano do trânsito, mostrando que toda lei que visa otimizar a não violência no trânsito, parece tratar-se de apenas mais uma idéia ótima, porque a sua aplicabilidade parece não ter fôlego para mudar a cultura comportamental do motorista brasileiro, como é o caso da Lei Seca.

Ainda para Almeida (2010), ao contrário da obrigatoriedade do cinto de segurança, que teve uma campanha educativa de massa de longo período e uma fiscalização permanente, a Lei Seca ainda não teve aderência na sociedade brasileira. Primeiro, porque o hábito de ingerir bebidas alcoólicas e dirigir é socialmente aceito por uma grande parcela da sociedade. Segundo, porque a legislação ainda precisa ser mais rigorosa quanto ao uso do bafômetro, que não pode ser uma opção do motorista, pois dirigir não é um direito universal, mas um direito concedido pela autoridade de trânsito, que deve ter o direito de fazer uso do bafômetro e de outros equipamentos para verificar as condições do condutor no exercício do seu direito de dirigir. Terceiro, porque a fiscalização da Lei Seca não teve fôlego suficiente, pois a estrutura de segurança pública no Brasil é deficitária em todos os Estados. Por fim, falta uma campanha educativa permanente a respeito.

O autor ainda faz lembrar que no início da Lei Seca, a fiscalização foi mais intensiva e a divulgação mais presente em todas as mídias, inclusive nos noticiários

jornalísticos. Enquanto as pessoas eram lembradas por mensagens da proibição de dirigir alcoolizado e enquanto as blitz (abordagens feitas em rodovia, estrada ou rua onde policiais param os carros para fiscalização) estavam nas ruas, a Lei Seca funcionou. Depois, arrefeceu. Os motoristas começaram a testar as estruturas de fiscalização e verificaram que elas estão enfraquecidas ou são inexistentes no momento.

É inegável a validade e importância de uma codificação pelas Leis do Trânsito ao comportamento de quem dele é parte (a Lei seca é um dos exemplos), porque tanto a teorização e normatização relativas ao trânsito somente podem ser levadas a termo, através de esforços multidisciplinares, e isso tem haver com toda a boa vontade das pessoas, que no domínio das suas razões, só passam a serem educadores ou partícipes de educações quando, em parte, são estatísticas do desrespeito à Lei do trânsito.

1.4 Circulação no trânsito: o outro como limite

Está consoante tanto na Constituição Federal de 1988 como também no Código de Trânsito Brasileiro, da legalidade e direitos quanto à circulação de ir e vir da pessoa no território brasileiro, não importando se esta circulação seja no trânsito motorizado ou não. Em ambas as cartas legais, com seus respectivos artigos, incisos e parágrafos, se notam que todos devem ser iguais perante a lei quando da utilização do trânsito, porque é o bem estar da pessoa que se tem em foco como referencial das normas. Estabelecer a ordem que orienta e justifica as práticas de locomover-se das pessoas tem a ver com a questão dos limites dos direitos que se quer alcançar, porque é nas vias de acesso o palco onde acontece a reprodução de situações conflitantes no trânsito entre motoristas e pedestres.

A materialização dessa problemática de limites ocorre em atividades corriqueiras no dia a dia na cidade de Macapá, dadas a falta de políticas públicas para o setor, como também de ações visionárias de planejamento que acompanhem a demanda do trânsito em seu contexto. A falta de infra-estrutura física das calçadas em Macapá, como: largura inadequada, terreno natural, irregularidades e entulhos são obstáculos que permeiam o deslocamento do pedestre e conseqüentemente a sua disputa com os veículos por espaço no asfalto na rua. Sendo que a rua é o espaço público dividido por todos diariamente, e expressa o comportamento de cada cidadão, com seu jeito de ser e agir, muito embora a área destinada preferencialmente ao pedestre seja a calçada, que no caso do Município de Macapá é mínima.

Segundo Almeida (*apud* FERREIRA, 2002, p. 33), “As ruas e calçadas, assim,

são os principais lugares públicos de uma cidade”. A rua é o espaço de identidade com o lugar onde as pessoas circulam e convivem em atividades rotineiras, mas ao mesmo tempo é o local de insegurança, violência, brigas. Contudo, contraditoriamente as pessoas agem como se o espaço público fosse privado ou até uma extensão de suas casas com atitudes que demonstram a apropriação do público pelo privado.

A circulação no trânsito, tendo o outro como limite, é conflitante, pois o outro, é qualquer um e qualquer coisa. Assim, constata-se que um dos grandes empecilhos para o trânsito fluir, sem que se tenha violência motivada pela constante disputa é a conscientização da população acerca da responsabilidade que possui de não subestimar o perigo entre outros fatores elementares, como boas e largas calçadas, rua com asfaltos bons, sinalizações e a aplicação da Lei, de forma indistinta tentando não atingir somente os menos favorecidos, isto é, sem poder de “barganha”.

A intenção de se reduzir ou melhor ainda, se eliminar as lesões e mortes violentas em detrimento a circulação no trânsito tem sido constante motivos de estudos a respeito. Vasconcelos (1985, p. 14) cita que tal redução, no entanto, “pode ocorrer à custa de significativa limitação da mobilidade”, em outras palavras, cerceando-se o direito de um grande número de pessoas ao acesso efetivo aos lugares. Nos dias de hoje é possível, por exemplo, reduzirem-se atropelamentos impedindo, com barreiras, o tráfego de pedestres. É também possível evitar a morte de ciclistas, intimidando ou proibindo os mesmos a trafegarem em lugares não apropriados.

O autor ainda ressalta, que ao eliminar os conflitos, eliminam-se também os próprios deslocamentos, fazendo com que as pessoas alterem suas trajetórias (quando isto é possível) ou mesmo desistam das viagens aos lugares que necessitem ou desejem ir. A constatação do êxito em certas políticas de segurança, assim, requer ponderação.

Para Vasconcelos (1985, p. 15-16), “O aumento do tráfego motorizado e a forma com que as vias são utilizadas pelos pedestres podem intimidar e reduzir a presença das modalidades mais vulneráveis e, conseqüentemente, a estatística de mortos e feridos”. Mas isto não significa que o trânsito tornou-se melhor ou mais seguro. Tornou-se apenas mais hostil e intimidante, haja vista, que a ação educativa junto ao público em geral age na formação de gerações cujos representantes, somos todos, que em esforços comuns, podem-se formatar as mudanças no trânsito do qual se tem o outro como limite, ensina assim o autor.

Para Méa e Ilha (2003, p. 273), a circulação do trânsito nas ruas é repleta de linguagens e significados concretos e abstratos, pois está escrita na sua história (da circulação), a vida dos que nela circulam, manifestando através de suas relações sócio-

econômicas, políticas e culturais. Assim, para entender a circulação no espaço urbano é preciso ler e compreender sua linguagem, que é ao mesmo tempo singular e plural, sempre medidas por relações contraditórias e combinadas, tudo porque temos por usuários no trânsito, os nervosos e os sensatos, os maus educados e os educados.

Vasconcelos (1985, p. 8) reafirma que talvez seja por isso, que apenas no século XXI é que o trânsito no Brasil como um todo, tenha se constituído um problema urbano, pois à medida que as cidades vão crescendo, surgem concomitantemente conflitos e problemas relacionados aos limites das pessoas de ir e vir, tudo porque, ao que parece, as cidades tenham sido construídas para os automóveis e não para os pedestres. Os engenheiros de tráfego, em sua grande parte, buscam soluções para o trânsito pela ótica dos veículos, visam melhorar a sua fluidez, mas se esquecem de que os seres humanos deveriam ser os privilegiados.

Torna-se importante defender o primado da segurança no trânsito em detrimento da fluidez a partir da importância que deve ser dada à preservação da vida. As cidades deveriam permitir através do trânsito, não embates pelo desrespeito ao outro que circula, mas o encontro entre as pessoas, o desenvolvimento de relações humanas saudáveis e um espaço de convivência social com equidade.

É compreensivo entender que o exercício da cidadania no trânsito, tendo a outra pessoa como limite, implica conflitos, pois, de um lado, temos o indivíduo e, de outro, as regras universais, um sistema válido de leis para todos em todo e qualquer espaço social. A esse respeito, Vasconcelos (2005, p. 17), se refere enfatizando que:

A circulação ocorre em um espaço físico de conflitos que precisa ser distribuído entre seus usuários. O planejamento da circulação organiza a divisão do espaço e a mediação dos conflitos por meio de comunicação física e simbólica, de sinais que se supõe serem respeitados pelas pessoas. No entanto, a engenharia de tráfego tradicional trabalha apenas com as características físicas do conflito: de dois corpos tentando ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo.

De acordo com o autor, é necessário expandir a visão sobre o problema e pensar sobre o conteúdo político dos conflitos e em quais condições as pessoas negociam o espaço. O trânsito é composto de pessoas com suas características sociais e políticas, com interesses e necessidades diferentes. Dessa forma, nas sociedades com grandes diferenças sociais e econômicas entre classes e grupos sociais, como é o caso da realidade brasileira, a apropriação do espaço viário não se dá de forma igualitária, pois o acesso e a mobilidade das pessoas com maiores recursos financeiros e de transporte são garantidos. Em contrapartida, os usuários mais frágeis do sistema têm acesso bastante precário ao transporte individual: pobres, crianças, idosos e portadores de necessidades especiais. Estes nem sempre têm gozado de seus

direitos no que diz respeito a usufruir de um trânsito seguro. Assim, procurar-se-á entender como se dará essa civilidade passando pela compreensão da violência no trânsito no capítulo que se segue.

2 A VIOLÊNCIA E A CIVILIZAÇÃO NO COTIDIANO DO TRÂNSITO

No final do século XIX, o invento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades trouxeram os primeiros problemas modernos de trânsito e, conseqüentemente, a legislação a respeito. Mais é no século XX, entretanto, que o trânsito vai generalizar-se como problema urbano, à medida que as cidades crescem: o problema do trânsito faz parte de uma “questão” urbana de nossa época. “Acidentes, congestionamento, barulho, poluição, parecem configurar um conjunto de condições adversas que fazem com que o trânsito tenha uma imagem negativa, de “caos”, entre a maioria das pessoas que moram nas grandes cidades” (VASCONCELOS, 1985, p. 8).

No século XXI, em países emergentes como o Brasil, o problema de circulação tende só aumentar. O trânsito em Macapá tornou-se também um fenômeno complexo que por isso requer também, cada vez mais estudos e pesquisas com o objetivo de compreendê-lo, em face das mortes e negativas estatísticas da violência no seu dia-a-dia.

2.1 O trânsito na cidade de Macapá

Antes de adentrarmos na questão do trânsito na cidade de Macapá, faz-se necessário entender o que seja o trânsito e um pouco da sua história. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em seu Artigo 1º, § 1º, 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 e descarga”. Enquanto que Vasconcelos (1985, p. 11) define trânsito como “o conjunto de todos os deslocamentos diários feitos pelas calçadas e vias da cidade e que aparecem na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos”.

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos. “É uma negociação permanente, coletiva e conflituosa do espaço, pois no trânsito surgem conflitos de interesse de um grupo social contra outro” (VASCONCELOS, 1985, p. 19). Sob o ponto de vista ideológico, a posição que as pessoas se atribuem e ocupam na sociedade vai condicionar sua disputa pelo espaço através da eleição e uso de determinados meios de transporte. Essa disputa pelo espaço gera o conflito físico, acarretando a negociação deste espaço pautada pelo poder real ou imaginário de cada ator social envolvido.

Macapá é uma sociedade composta de um trânsito cada vez mais preocupante em

face do conflito de circulação que se estabelece todos os dias nas suas vias, que destempera a paciência dos usuários e faz vítimas fatais. Isso lembra que quem circula em Macapá sente o desconforto do aperto de se locomover em face de vários fatores, dentre os quais: o grande fluxo de automóveis, ruas precárias, a falta de uma efetiva engenharia de trânsito e de uma política de educação para a cidadania no trânsito.

Circular tendo o outro como limite quase não é mais possível porque todos têm seus objetivos, todos têm pressa de chegar a algum lugar, principalmente de segunda a sexta-feira, quando a maioria dos habitantes da capital trabalha e estuda. Isto se configura quase sempre em problemas inimagináveis.

Segundo Vasconcelos (1985, p.11), o trânsito não é apenas um “problema ‘técnico’, mas, sobretudo uma questão social e política diretamente ligada às características da nossa sociedade”. Para entendê-lo não basta discutir sobre os problemas do dia-a-dia, como congestionamentos (que aos poucos vão se sucedendo) e acidentes, é preciso também analisá-lo a partir das pessoas que dele participam, seus interesses e suas necessidades corriqueiras.

A mobilidade do cidadão no espaço social é o ponto principal quando se aborda a questão do trânsito, pois a liberdade de ir e vir, de atingir o destino que se deseja com segurança, de satisfazer as necessidades de trabalho, saúde, lazer e educação é um direito de todo cidadão brasileiro. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, artigo 1º, agora em seu § 2º “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”. (GARCIA, 1997, p. 199).

Os direitos mencionados acima são princípios fundamentais para compreendermos de forma mais ampla, o significado do que é o trânsito em Macapá, pois relacionar trânsito apenas à questão da fluidez e dos condutores de veículos automotores é enxergar apenas uma parte da realidade. Refletir sobre a mobilidade, a qualidade de vida e a cidadania de todos os indivíduos é fundamental, pois o trânsito envolve um processo histórico-social. Ao buscar compreendê-lo, é importante analisar, especialmente, tanto as relações estabelecidas entre as pessoas e o espaço, como também, as relações das pessoas entre si. Reforçando esse entendimento, Vasconcelos (1985, p. 19), enfatiza que o trânsito:

É feito por homens, dentro de uma dada sociedade, com grandes diferenças sociais e políticas, com interesses diversos, surgindo como elemento básico, inevitável, o conflito, de que o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa.

Para autor, a motivação que gera o conflito é o espaço físico, que é cada vez mais exíguo em detrimento ao tempo que precisa ser cumprido em face das obrigações a fazer. Negociar passagens nas vias é expor a vida, porque em nosso país, por exemplo, certos motoristas (com carros mais possantes) julgam-se com muito mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito. Isto está ligado às características autoritárias da sociedade (em face das diferenças de *status quo* de alguns), e à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão.

O pedestre, continua o autor, “normalmente se submete, praticamente aceita a prioridade imposta pelos motoristas, assume o papel de ‘cidadão de segunda classe’, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem”. (VASCONCELOS, 1985, p. 20). Essa observação indica uma perigosa relação da violência com a vida, porque, quanto mais o país emerge com sua economia, mais pessoas com seus poderes aquisitivos hão de comprar carros. Assim, uma cidade que não tenha para onde crescer, deixará cada vez mais o trânsito predador de si mesmo.

Argumenta o autor que é impossível, no trânsito, atender a todos os interesses ao mesmo tempo, no mesmo espaço, pois ao procurar melhorar a fluidez, se afetam a segurança e a acessibilidade; ao procurar aumentar a segurança, se afeta a fluidez e talvez a qualidade de vida e assim por diante. Ainda sobre o assunto o autor afirma:

[...] dessa forma, organizar o trânsito é assumir o que se chama “soluções de compromisso”, ou seja, é balancear vantagens e desvantagens e fazer opções por alguma das soluções possíveis, de modo a atingir os objetivos propostos sem prejudicar excessivamente as demais variáveis (VASCONCELOS, 1985, p. 22).

Essa equação logística é complexa, porque a prática das ações não acompanha a teoria que se produz para melhorar o trânsito, tudo porque, como afirma Vasconcelos, (1985, p. 23-24).

Não é possível, assim, eliminar todo o conflito físico de uma cidade, tentando, por exemplo, construir uma nova cidade com viadutos e estruturas, pois as pessoas não são máquinas, ou elementos como água, luz, telefone, que podem ser conduzidas eternamente pelos mesmos canais: as pessoas são várias coisas no trânsito: pedestres, motoristas, passageiros de ônibus, moradores; estão constantemente mudando de posição.

Com toda razão são as observações do autor, porque quando se fala de algo em movimento, como as pessoas e os seus direitos, o que se constrói a lhe favorecer, tende, às vezes, a ser repensado novamente, principalmente no trânsito, tudo porque a logística deste trânsito não pode ser estática em face do aumento das frotas de carros nas cidades. E ainda,

acrescenta o autor,

Como ocorre com os sistemas de abastecimento de água e luz de uma cidade, o tráfego apresenta “picos” nos horários em que as pessoas vão para o trabalho e voltam para casa. Sendo que nos casos da água e luz, os sistemas são dimensionados para suportar a carga “de pico” e, conseqüentemente, ficam ociosos durante o resto do dia. E, para solução no caso do sistema viário, seria ampliar sua capacidade (aumentar sua largura, basicamente) de tal modo que as vias fossem capazes de fazer passar o fluxo de tráfego nos horários de pico. (VASCONCELOS, 1985, p. 44).

A falta de planejamento por parte dos gestores com relação ao desenvolvimento e o progresso de uma cidade, transformam-se em conseqüência negativas, quando não é mais possível melhorar, por exemplo, as vias que proporcionem um trânsito mais fluente. Hoje é possível constatar essa realidade em Macapá.

A cidade de Macapá, com vias estreitas, reflexo da falta de planejamento urbano, reflete no seu cotidiano, conflitos que se instauram todos os dias, daí, se falar da urgência das autoridades competentes, da sociedade de modo geral em minimizar essa problemática de uso das vias que gera violência em seus acidentes, com soluções impactantes, infelizmente, a médio e longo prazo.

Em artigo publicado pelo Jornal A Gazeta, de 25 de Fevereiro de 2010, o cientista social Silvio Marcelo Bentes², revela-nos dados surpreendentes a respeito do trânsito em nossa cidade. Segundo ele:

Os números de mortes são assustadores, as guerras que já assolam o planeta matam cerca de 17 milhões de pessoas nesta última década, conclui-se que o trânsito é infinitamente mais mortífero. De acordo com a Organização Mundial de Saúde, aproximadamente 700 mil pessoas perderam a vida a cada ano, em conseqüência da violência do trânsito, chegando a 7 milhões na mesma década. Isto significa uma morte a cada 50 segundos e um ferido a cada dois segundos no mundo. No Estado do Amapá a realidade não é muito diferente, este apresenta um índice elevadíssimo de acidentes de trânsito – dentre os maiores do Brasil – dada a incompatibilidade entre o ambiente construído das cidades, o comportamento dos motoristas, o grande movimento de pedestre e ciclista sob condições inseguras. Á medida que foi aumentando o número de veículos em circulação no Estado do Amapá, agravam-se continuamente as condições de trânsito nos municípios. O Amapá, nas últimas décadas, foi paulatinamente colocado entre os campeões nacionais de acidentes de trânsito como reflexo da desorganização, da deficiência geral da fiscalização sobre as condições dos veículos, sobre o comportamento dos usuários e da impunidade dos infratores. O Departamento Estadual de Trânsito do Amapá registrou em 2010, 13 mortes no trânsito do Estado e 397 feridos. Custo global pode ser estimado em milhares de reais por ano, segundo o IPEA³, as perdas anuais são de R\$ 5,3 bilhões de, R\$ 3,3 mil, para acidentes de trânsito sem vítimas, 17,5 mil para os acidentes

²Perito Criminal-Politec/Ap lotado no Cargo no Grupo de Atividades de Perícias de Trânsito e Chefe da Divisão de Técnica de Trânsito do DETRAN/AP; Coordenador RENAEST (Registro Nacional de Estatística de Trânsito) – DENATRAN e Especializando MBA – Trânsito e Mobilidade Urbana – PLANOTAN – Instituto de Engenharia – São Paulo/ SP., em ABC DO TRÂNSITO, tendo como Título: O PREÇO DA INSEGURANÇA NO TRÂNSITO.

³ (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – entidade que realizou um estudo para o DENATRAN, intitulado “impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas”)

com feridos e R\$ 144,5 mil para acidentes com mortes. Levando em consideração a pesquisa do IPEA, o Amapá já retirou dos cofres públicos R\$ 826.000,00 para atendimento aos conflitos de trânsito, sem contar com os prejuízos causados aos que adquirem deficiências físicas permanentes. Também, segundo o CREA (Centro de Reabilitação do Amapá), de cada 10 atendimentos prestados pelo centro, 7 são provenientes de acidentes de trânsito e 5 desses últimos, são condutores ou passageiros de motos. Tratamento desta parcela da população é muito oneroso aos cofres públicos. É necessário trabalhar na raiz do problema: o homem e a via. Temos ainda, mais uma problemática: as seqüelas sociais que decorrem de acidentes de trânsito, tal como, quando um pai, após um acidente, fica incapacitado, sendo, que este, é o que gera a fonte de renda de sua família. Em estudos realizados pela Divisão Técnica de Trânsito do DETRAN-AP, verificou-se que a deficiência da sinalização, a imprudência dos condutores e outros fatores, são as justificativas reais de grande ocorrência de sinistros de trânsito nas vias da capital amapaense, porém o fator humano manteve-se como principal causa de acidentes, que nos últimos anos, aumentaram de 74,5% para 98,5. A falta de atenção e as ultrapassagens indevidas por parte de condutores continuam sendo as maiores causas de acidentes, além do número alarmante de indivíduos conduzindo veículo sem habilitação. A violência, traduzidas por mortes em acidentes, hoje é uma epidemia que atinge, principalmente, a faixa economicamente ativa da população, deixando famílias enlutadas, muitos mutilados e milhares de órfãos.

O autor revela dados preocupantes quanto à violência no trânsito, e o interessante é que, nestas informações, não estão inclusos os números do restante do Estado, o que certamente iriam revelar uma situação bem mais preocupante, para não dizer alarmante.

Nessa conjuntura o número de acidentes tende a crescer de acordo com a expansão da cidade e o aumento do fluxo de pedestre e veículos, motivo pelo qual se faz necessário que as cidades progridam sempre com a preocupação no setor para que não sofram conseqüências futuras.

Na cidade de Macapá, apenas em seu espaço urbano, segundo os dados colhidos no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), durante os anos de 2008 e 2009, foram registrados 6.711 acidentes, tendo em média mensal o corresponde a 279 acidentes neste período. As vítimas fatais somaram 197 pessoas também no período. As informações citadas mostram a gravidade do problema no que se refere à segurança pública, entretanto a frieza dos números não consegue revelar os prejuízos materiais e emocionais provocados pelos acidentes.

De acordo com os dados dos anos de 2008 e 2009, coletados no DETRAN, identificou-se os pontos mais críticos do trânsito da cidade Macapá, ou seja, ruas e avenidas que mais ocorrem acidentes. Destacam-se por ordem de incidência as seguintes:

- 1º Rua Hamilton Silva;
- 2º Rod Juscelino Kubitschek;
- 3º Av. Claudomiro de Moraes;
- 4º Rod. Duque de Caxias;

5º Rua Tancredo Neves.

Os pontos críticos listados apresentam problemas em suas estruturas como: engenharia de trânsito, a falta de sinalização, buracos na pista, e também a falta de uma fiscalização constante e eficiente para coibir os condutores imprudentes. Há, porém, outras ruas e avenidas com problemas em sua estrutura que contribuem para o aumento da violência no trânsito pela frequência de acidentes de trânsito ocorridos, são elas: Av. Araxá; Curiaú; Av. FAB; Santos Dumont; Av. Padre Júlio; Av. Guanabara; Rua Jovino Dinoá; Av. Enertino Borges; Av. Feliciano Coelho; Av. Cora de Carvalho; Rua General Rondon; Rua Hildemar Maia e Rua Leopoldo Machado. Vale ressaltar, que além dos problemas estruturais das ruas e avenidas de Macapá, ainda se percebe a falta de cidadania no trânsito por conta de seus usuários, que desrespeitando as Leis do trânsito e suas normas de conduta contribuem, ainda mais, para a violência no trânsito da capital.

2.2 Os fatos da violência no trânsito de Macapá

No Brasil dados anuais mostram um número alto das conseqüências de conflitos no trânsito. Muitos acabam em agressões físicas e alguns acabam em morte. Diariamente o público toma conhecimento desses conflitos pelos meios de divulgações televisivas e impressos. Paralelamente à divulgação cotidiana das conseqüências desses conflitos, existem depoimentos a respeito de casos que não chegam a ser computados ou divulgados.

Segundo Corassa (2003, p. 61) dos motoristas que se envolvem ou são envolvidos em conflitos muitas vezes levam a rotina comum como: passear, amar, dormir, alimentar-se, fazer compras, transitar pelas ruas, sem que nada na sua maneira de ser forneça algum indício de que possam vir a ser protagonistas de tais acontecimentos. Neste sentido, conforme cita Corassa (2003, p. 62, grifos nossos) é possível, até mesmo, resumir em três tipos básicos os comportamentos dos motoristas no trânsito:

Os Cautelosos, que são aqueles motoristas que na vida respeitam normas, regras, o espaço dos outros, e também respeitam o trânsito; **Os Donos do Mundo**, que são os mais afoitos (briguentos), agitados, reclamões, insuportáveis, como se os outros motoristas não soubessem nada, e tudo devesse girar em torno deles e os de **Comportamento Mascarados**, que são pessoas que parecem adequadas no trabalho ou em família, mas no trânsito, diante de um instrumento sob o seu controle direto tendem a revelar comportamentos agressivos, como se nessa situação conseguissem se posicionar individualmente. O carro transforma-se em objeto de poder e de auto-afirmação, necessidade que surge, em muitos casos, para compensar inseguranças ou sentimentos de inadequação e de inferioridade.

De certo que os perfis enumerados pela autora nos remetem a dizer que ninguém

está seguro no trânsito, porque o cauteloso dirigindo, quando exagera na cautela, vai esbarrar nos donos do mundo, que os irão acuá-los, com seus reclames e agitos de gestos, muitas vezes obscenos. Esses donos do mundo ao interagir com os de comportamento mascarados, pode se esperar de tudo. Isso dá causa para um trânsito violento, conforme se observa na figura 1, onde um carro completamente amassado, levantado pelo guindaste, fruto de acidente no trânsito, no qual foi vinculado em *outdoor* e na mídia televisiva como mote da campanha contra a violência no trânsito, promovidos pelo Ministério Público com apoio do Governo do Estado e do DETRAN, no ano de 2009.



Figura 1: carro envolvido em acidente de trânsito, campanha contra a violência no trânsito do Governo do Estado do Amapá

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito/AP (2009).

Os estudos mostram que o sistema de trânsito ocupa um papel de destaque no aspecto social e econômico mundial, na medida em que envolve, no dia-a-dia, cidadãos e cidadãs de todo o mundo no exercício do seu direito de ir e vir, de locomover-se livremente para satisfação de suas necessidades, em busca de seu bem-estar e da comunidade em que vivem.

A realidade do trânsito em Macapá carece de uma ação integrada dos poderes e da sociedade organizada para dinamizá-lo, pois os problemas no trânsito existem de fato, somado a tudo isso, ainda tem o aumento da frota de veículos no Estado do Amapá que cresce a uma média de quase 10 mil veículos/ano. Nos registros do Departamento Estadual de Trânsito, a frota de veículos do Estado em 2009 foi de 103.149 unidades, em sua maioria concentrados na

capital do Estado, Macapá, com aproximadamente 82% do total.

O levantamento demográfico realizado pelo IBGE em 2007 mostra que o Estado do Amapá conta com 587.311 habitantes e destes 344.153 estão na capital. A quantidade de veículos aliado a imprudência dos condutores e a precariedade das sinalizações existentes e vias quase sem condições de tráfego contribuiu para o número alarmante de acidentes ocorridos durante o ano de 2009, no total de 3.782 acidentes, dentre estes 2.022 acidentes sem vítimas, 1.760 acidentes com vítimas, destes 107 vítimas fatais decorrentes de choque envolvendo carros, motocicletas, pedestres e ciclistas, com variação percentual de 18,89% comparando a 2008.

Em entrevista concedida ao Jornal Tribuna Amapaense, de 25 de abril de 2009, o Chefe de Operações da Companhia Independente de Trânsito-CITRAN, órgão integrado a Polícia Militar, Capitão Elon Trajano, revela que o alto índice de acidentes envolvendo motocicletas, inclusive com vítimas fatais, tem a ver com a falta de comprometimento dos condutores. Ele atribui as infrações e crimes de trânsito à relação direção e álcool. Ainda segundo o Capitão, Trajano,

Muitos cidadãos irresponsáveis consomem álcool e saem às ruas colocando em risco a sua vida e a de terceiros. Trabalhamos nas fiscalizações, mas é impossível estar em todos os lugares ao mesmo tempo. São muitos que cometem tais atos, não dá para comportar. Os condutores alcoolizados que abordamos, apresentamos à Justiça e ele vai responder pelo ato, destacando que é observado, também, um alto índice de condutores não habilitados na cidade. De janeiro a abril deste ano, 158 pessoas foram abordadas dirigindo sem habilitação, o que corresponde a uma média mensal de 39,5. Em 2008, 398 registros de falta de habilitação foram feitos na CITRAN. A média no ano passado era de 33,16, ao mês. (SANCHES, 2009)

O referido Capitão salienta ser preocupante o nível de irresponsabilidade de alguns condutores de veículos em Macapá. Ele alega que apesar dos órgãos ligados ao trânsito atuarem com veemência no combate à imprudência, o cidadão permanece alheio à legislação de trânsito. **“Não adianta os órgãos envolvidos no trânsito atuarem de forma enérgica, como a CITRAN, se o cidadão não tiver comprometimento. Atuamos com eficiência, mas o condutor tem agido de forma inconseqüente”**, argüiu.

Dados gerais repassados pelo Capitão Trajano apontam que de 2008 para 2009 houve um aumento significativo na média mensal de acidentes. De acordo com relatório da CITRAN, nos 5 primeiros meses de 2008, foram registrados 1.169 acidentes, e em 2009, no mesmo período, ocorreram 1.506 acidentes, com pico de 374 ocorridos no mês de maio. Pode-se perceber que houve um aumento de 22% na frequência de acidentes comparando 2008 e 2009.

2.3 O trânsito como roleta russa na cidade de Macapá

Na seara policial uma das formas conhecidas, violenta e estúpida de tirar a vida de outrem ou a própria, é sem dúvida nenhuma, a “brincadeira“ da roleta russa, que nada mais é, que pôr no tambor de uma arma de fogo uma bala, rodar, pôr na cabeça a arma e acionar o gatilho. Essa prática louca e desmedida, agora também é caso de polícia nas vias públicas, sendo que a arma usada é o carro. Ultrapassar semáforo fechado – a chamada "roleta russa" – é algo de mais perigoso que se pode fazer no trânsito, uma vez que as pessoas confiam que ninguém lhes cruzará o caminho.

Essa prática violenta de morrer e matar, (é, porque numa eventual batida não dá para saber quem viverá), é contumaz acontecer nas madrugadas. O “motorista-terrorista” acelera o seu carro sem qualquer responsabilidade para passar no sinal vermelho ou em cruzamentos sem semáforo a mais de 100 km/h, confiando, que pelo horário, por ser de madrugada, outro veículo não trafegará naquele momento. Isso já está acontecendo seguidamente no trânsito de Macapá.

O delegado da Polícia Civil, Ericlaúdio Alencar relata em reportagem ao blog de Pimenta (2010), que esse tipo de direção perigosa migrou de outras cidades para Macapá, aproximadamente em dezembro de 2008, quando foi registrado um acidente com vítima fatal na Avenida FAB com General Rondon, no centro de Macapá, cujos envolvidos todos eram menores de idade. Ainda, segundo o delegado;

Os “jovens aqui em Macapá agora estão com um novo hábito de ‘diversão’, fazer “roleta russa no trânsito”, arriscando suas próprias vidas e da população. A “brincadeira” está sendo feita nas ruas da cidade ao se atravessar semáforos vermelhos na sorte para ver quem chega primeiro são e salvo até o final da via. (PIMENTA, 2010)

O delegado, ressaltou que a Polícia esta em alerta total em parceria com o CITRAN (Companhia Independente de Trânsito) para inibir essas ações. Destacou também que esses jovens têm que se conscientizar que esse comportamento é criminoso, pode tirar vidas de inocentes e se forem pegos vão ser presos. Pediu para que a população tenha atenção e prudência no trânsito, principalmente de madrugada. E alerta ainda mais, que:

O grande problema é que os jovens aqui em Macapá têm o péssimo hábito de sair tarde de suas casas, irem para as festas depois das 2 horas da madrugada, saindo dos bares e boates mais de 5 horas da manhã, prolongando mais a noite fazendo “pegas” e agora “roleta russa” para ver se chegam até o final da rua vivo. Ou seja, arriscando suas vidas e de terceiros, contribuindo assim, com as estatísticas das grandes tragédias na cidade que estão acontecendo nesses horários. (PIMENTA, 2010).

Macapá, em face da direção agressiva, pode ser considerada como a capital que mais tem em seus registros acidentes de trânsito, tudo porque, se tem muitas falhas no planejamento da infra-estrutura viária, pouca sinalização e ainda, agravado pela desatenção e bebedeira dos motoristas. Assim, em decorrência da falta de compromisso de alguns gestores que administraram a cidade, o que se vê, para reduzir essa estatística negativa, são medidas paliativas, cuja tendência é melhorar. Destacam-se as campanhas educativas que são promovidas pelo Ministério Público com apoio do Governo do Estado e do DETRAN, conforme mostra a figura 2.



Figura 2: campanha contra a violência no trânsito promovido pelo Ministério Público do Amapá.
Fonte: Departamento Estadual de Trânsito/AP (2009).

Em outra entrevista, agora para o Jornal A Gazeta, de 28 de março de 2010, nesta conjuntura das causas da violência no trânsito de Macapá, o Delegado Ericláudio Alencar, coloca em cheque a perícia e a consciência dos condutores de veículos no trânsito amapaense. “**O Amapá tem os piores condutores de veículos do Brasil**”, diz ele. A frase polêmica causou estardalhaço por toda a cidade, mas serviu para alertar ainda mais para a imprudência que vem matando centenas de pessoas todos os anos no Estado. O número de motoristas que respondem a processos criminais na justiça por dirigir alcoolizados é surpreendente, diz o delegado. Segundo o delegado, os flagrantes por embriaguez já superam as prisões por roubo e furto desde que a nova lei (Lei Seca) entrou em vigor em 2008.

Outro fato que vale ressaltar é a matéria publicada em junho de 2009, pelo Jornal do Dia, que aponta o cenário das ruas e avenidas de Macapá o qual nos remete a viver num panorama dos anos 50 a 60. Algumas vias estão praticamente interditadas, repletas de buracos, matos e lamas. Seja em bairros próximos ao Centro, quanto a bairros distantes, a situação não muda e os transtornos à população ganha força, principalmente em época de

chuvas.

Uma cena inusitada, porém comum, chama a atenção dos motoristas que trafegam na Rua São José, entre as avenidas Pedro Américo e Marcílio Dias, no Laguinho: uma “boca de lobo” com placa de sinalização. Esse estado de acidentes que a violência no trânsito proporciona é banal nas vias da cidade de Macapá. O perigo que representa para os veículos e as vidas dos que estão dirigindo é eminente. **“Esse problema a gente vive todos os dias, a qualquer momento pode acontecer um acidente, aí colocaram a placa, mas não vou dizer quem foi, não sei se foi errado ou certo, mas sei que esse buraco é um perigo”**, disse a dona de casa Marlinda Queiroga, como pode ser comprovado na figura 3.



Figura 3: Rua São José – Bairro do Laguinho.

Fonte: Jornal do Dia, junho de 2009.

A falta de sinalização também contribui bastante para as ocorrências de acidentes em Macapá. A Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU) quando toma conhecimento de situações como esta, anuncia pelos meios de comunicação, que estará verificando em toda a cidade problema como os da foto e outros mais. Para a empresa, as retiradas das placas é sinal de vandalismo.

Refém de um trauma, um dos casos mais recentes de acidentes causados pela precariedade da sinalização das ruas de nossa cidade é o da comerciante Nazaré Fernandes da Silva, 49 anos, publicado no Jornal Tribuna Amapaense do dia 25 de abril de 2009, ela não quer nem ouvir falar em ser transportada por uma motocicleta. Também não admite que seus dois filhos possuam esse tipo de transporte.

A aversão ao veículo correspondente ao trauma deixado desde que sofreu um acidente em 2007. Ela conduzia uma Moto Bis em uma via do bairro Novo Horizonte quando se chocou com um caminhão. A comerciante fraturou clavícula, costela e bacia (lado direito).

Com uma perna 3 centímetros mais curta, se locomove com ajuda de muletas. Ficou impossibilitada de carregar peso e não consegue ficar em pé por muito tempo. Até hoje não tem certeza de quem foi a culpa, apenas lembra que no cruzamento, onde ocorreu o acidente não havia qualquer sinalização.

A reportagem publicada pelo Jornal do Dia, em abril de 2009, intitulada “Imprudência no trânsito causa um grave acidente na Rodovia do Curiaú”, em que relata um acidente ocorrido naquela rodovia causado principalmente pela imprudência de um motorista que segundo moradores dirigia embriagado seu veículo, um Fiat branco de placa NEP-2460, o qual colidiu com uma moto, quando aquele avançou e parou no meio da via, ocasionando um grave acidente na madrugada de domingo, dia 12 abril de 2009, na Rodovia do Curiaú. O motorista da moto foi arremessado, teve o pescoço quebrado, sofreu convulsões e após 20 minutos veio ao óbito. Conforme se visualiza na figura 4, pela manifestação de motoqueiros contra o acidente.



Figura 4: Acidente na Rodovia do Curiaú com manifestação de motoqueiros.

Fonte: Jornal do Dia, em 12 de abril de 2009.

Segundo testemunhas o causador do acidente encontrava-se embriagado, pois o veículo estava cheio de latinhas de cerveja. Foi apresentado ao Centro Integrado de Operações e Segurança Pública (CIOSP), entretanto nada ocorreu, por ser um policial civil, teve regalias e não foi submetido ao teste do bafômetro. Apenas prestou esclarecimento, foi embora e está

solto para a indignação de amigos e familiares da vítima. O trânsito é um retrato perfeito de como anda a sociedade brasileira. Reflete a violência urbana, o desprezo pelas leis, o desrespeito para com o próximo e o despreparo de muitos motoristas.

O uso da bebida alcoólica faz com que o hábito de beber se torne cada vez mais freqüente. Beber confere à pessoa status associado à idéia de autonomia e de liberdade. A mistura entre álcool e direção é explosiva e coloca em risco a vida de quem dirige e de quem transita pelas ruas. É uma das piores práticas observadas no trânsito brasileiro. Comumente, exerce-se o hábito de beber fora de casa, nos bares e restaurantes, ou seja, na rua. As ruas representam o espaço para as pessoas circularem de carro ou à pé. Somente um longo processo de socialização e de conscientização poderá reverter esse quadro.

As políticas públicas precisam melhorar com relação o repensar no trânsito, pois, se formos pontuar tudo, todos nós de alguma forma, contribuem para que o trânsito seja perigoso. Para se constatar é só sair para ver o que ocorre diariamente nas vias. É comum vermos veículos de entrega de mercadorias e prestação de serviços, simplesmente fechando o trânsito em qualquer hora, manobrando ou estacionando seus veículos para realizarem seus objetivos. Outra situação comum é o estacionamento de veículos bem próximo de cruzamentos, impedindo a visão de quem precisa cruzar o local.

Também se vê pedestre invadindo o espaço dos carros e vice-versa, condutores falando em celulares, carros soltando fumaça na cara de todos, muitos condutores de veículos dirigindo vagarosamente do lado esquerdo da faixa, assim por diante. Isso são fatos que podem parecer sem importância, quando se fala de violência no trânsito em Macapá, mas que no horário de pico, e com a pressa de ir e vir produz mais violência no trânsito.

Segundo Rozestraten (2003, p. 38) há no ambiente, condições adversas que facilmente podem provocar um acidente, que são:

1º - **Condições de Luz:** luz solar intenso contrário, ofuscamento à noite, passar de um ambiente de luz para o escuro (como por exemplo, num túnel);

2º - **Condições de Tempo:** chuvas com pista alagadas ou poças de água com perigo de hidroplanagem, ventos fortes depois de barrancos, neblina, serração e nevoeiro;

3º - **Condições de Via:** aclives e declives com muitas curvas fechadas, pista mal sinalizada, pista estreita ou escorregadia, pontes e viadutos, túneis e áreas urbanas;

4º - **Condições de Trânsito:** engarrafamento, carros em alta velocidade, “costuradores”, entre meia noite de sábado e quatro horas de madrugada de domingo; e

5º - **Condições de Veículo no seu Ambiente mais Interior:** nível de combustível, de água, de óleo e de fluido de freio, correias, freios, pneus, excesso de carga.

O autor cita também, que o condutor com o seu carro, em um ambiente que exige atenção, concentração e direção segura, entra, inevitavelmente, em conflito com as características desse ambiente ao dirigir sob influência de substância psicoativas, estressado, emocionado, fatigado ou sonolento.

As leis do trânsito visam garantir a segurança no ambiente do trânsito, todavia, o comportamento dos usuários nem sempre é pautado por obediência e respeito a elas, pelo contrário, em jornais, rádio e televisão veiculam diariamente situações de desrespeito, de falta de solidariedade e de elevado número de brigas e acidentes que ocorrem no trânsito. O radialista Domiciano Gomes (2010) relata a experiência do motorista Raimundo Araújo no trânsito da cidade de Macapá, citando que este diz que **“Existe total desrespeito e também falta de responsabilidade no trânsito em Macapá (com relação à circulação), ou o poder público toma medidas enérgicas e urgentes ou a situação vai ficar insustentável”**, afirma.

Pode ficar bem pior, porque em alguns casos a falta de cuidado e atenção parte até mesmo do poder público, que deveria punir e dar exemplo, pois ao realizar obras diárias na cidade ou instalar postos de prestação de serviços à população, esses órgãos realizam as atividades em horários impróprios e não tomam o devido cuidado com a sinalização.

“Sem ter pra quem apelar (com relação ao perigo que representa tais inserções alienígenas) **o jeito e ter paciência e tentar evitar o pior”**, diz o motoqueiro Luiz Alberto Cunha. Segundo ele os mototaxistas e motoqueiros são as maiores vítimas da imprudência, tanto por parte dos próprios motoqueiros como dos motoristas de carro. **“Quem dirige carro só respeita outro carro, o piloto de moto que se vire”**, afirma o motoqueiro.

O pedestre quer invadir o espaço dos carros, como quem anda da sala para cozinha em sua casa, ou atravessar na faixa de segurança ou não, desconhecendo como fazê-lo, na forma da Lei, é claro; o ciclista, se, está na sua mão, quer andar feito carro, feito moto; se está na contramão, é o carro ou a moto é quem tem que ter cuidado com ele, e não vice-versa. Assim, para se ter um trânsito mais seguro seria necessário investir em ônibus de qualidade e suficientes para atender a população. Segundo Vasconcelos (1985, p. 17),

Nos países ricos, a renda alta faz com que as pessoas possam optar pelo transporte particular ou pelo público. Nos países como o Brasil, todavia, a maior parte da população é “cativa” do transporte público e não tem outra opção senão andar a pé. Desses fatos, pode-se concluir que as políticas de transporte devem ser discutidas e aplicadas caso por caso.

Essa discussão em relação às políticas públicas sobre trânsito, tem de estar na mesa de quem faz a política de transporte acontecer em Macapá, porque a disputa pelo espaço

das vias é uma constante. Não se tem passarelas, viadutos, boas calçadas, sinalização eficaz e principalmente, a educação do motorista, que acha que a sua pressa é maior do que as vidas que ele expõe ao perigo, em face da direção perigosa.

A questão é importante e grave porque o trânsito apesar de ser um espaço público, é preciso refletir sobre as ações intempestivas, também do poder público, para as manobras no manejo das obras sem a devida sinalização ou avisos que visem garantir a segurança nesse ambiente, para que o comportamento dos usuários, que nem sempre é pautado por obediência e respeito a elas, prejudique-se ainda mais, envolvendo-se em acidentes desnecessários.

Outra grave ameaça à paz no trânsito são as relações polidas entre as partes que o utilizam, tudo porque, vive-se hoje no trânsito em Macapá uma situação paradoxal, ou seja, quando o motorista tem um comportamento de “dar uma chance” a outros veículos que precisam entrar na via mais movimentada e não há semáforo para a vez deles, os outros motoristas que estão atrás dele ficam irritados e insultam, gritam, esbravejam e querem tirar satisfações. Ele (o motorista) é quase linchado em público por estar sendo gentil, educado e solidário. Essa inversão de valores é um dos graves sintomas que se tem vivido no trânsito. Isso também é violência.

É notória a forma autoritária com que o condutor de veículo motorizado se permite ao ocupar o espaço público do trânsito de Macapá, cerceando muitas vezes o direito do outro, em especial dos pedestres, que geralmente estão em uma situação de desvantagem. Vasconcelos (2005) revela que, nos países em desenvolvimento, como é o Brasil, a maior parte das vítimas são pedestres e ciclistas. Demonstra em pesquisa realizada que 50% a 65% das vítimas fatais são pedestres em comparação com 25% dos países desenvolvidos. O índice de atropelamentos é alto, cerca de 50% do total. Ainda segundo o autor os acidentes com motociclistas, que eram praticamente inexistentes nas cidades até por volta da década de 1980, estão aumentando rapidamente em todo País. Em 2009, a participação das fatalidades com motociclistas representam cerca de 30% do total de acidentes violentos no trânsito macapaense.

As normas sociais no trânsito, quando não são cumpridas pelos usuários, geram um efeito negativo no sistema. A falta de consciência dos deveres no trânsito e a desobediência às leis provocam prejuízos a toda coletividade, o que implica em riscos à segurança e na diminuição da qualidade de vida das pessoas nas cidades, e em Macapá não é diferente. A violência no trânsito preocupa e assusta.

O Juiz Marconi Pimenta (2010) em seu blog escreveu sobre a violência no trânsito em Macapá, onde afirmou: “**Não se pode dizer que o problema é a sinalização das nossas**

vias, Macapá está com ruas bem pavimentadas, faixas pintadas, placas e semáforos novos. O problema é que a legislação não está tendo eficácia". O Juiz assegurou ainda, que a sensação de impunidade existe graças ao artigo 306 da Lei Nº 11.705/2008 (Lei Seca) que disciplina a dosagem alcoólica. Segundo o texto deste artigo, a embriaguez só será caracterizada se a pessoa estiver com dosagem superior a 0,6 g/l de álcool no sangue (duas latas de cerveja). **"Mas quem é que vai produzir provas contra si próprio? Ninguém"**, completou o juiz.

Em nova decisão da justiça no último dia 18 de março de 2010, continua o Juiz, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que embora os condutores se recusem a se submeter ao teste do etilômetro, eles poderão ser conduzidos à presença de um perito oficial, que irá diagnosticar, por meio de testes e análise visual, se o condutor está ou não em estado de embriaguez. A partir da emissão deste laudo, o flagrante poderá ser lavrado imediatamente na delegacia mais próxima. **"Agora o STJ abriu esta opção para que os condutores flagrados possam ser submetidos a exame na presença de um perito da Polícia Técnico Científica (POLITEC). Se for constatado o estado de embriaguez, ele será autuado independente do teor alcoólico"**, (...). **"Quem quer matar, não atira, atropela"**, conclui o magistrado.

Dados publicados pela imprensa local, como jornais, rádio e televisão em agosto de 2010, mostram à ira no trânsito de alguns motoristas da cidade de Macapá. Segundo esses dados, a selvageria ao volante tem sido assustadora, em Macapá. O Batalhão de trânsito (BPTRAN) registrou somente no mês de julho de 2010, 334 acidentes violentos na zona urbana. Em blitz realizada pelo Batalhão foram presos 20 condutores dirigindo embriagados e todos foram autuados em flagrante no CIOSP do Pacoval. Tal situação é preocupante e revela a falta de respeito ao próximo e à vida.

Outro ponto a considerar são as saídas das boates. Há reclames nos veículos de comunicação dos proprietários e usuários, quando se faz blitz na chegada e na saída às casas noturnas. O que rola nos bastidores para que isso não aconteça só se sabe extra-oficialmente. O resultado: mais violência no trânsito.

2.4 As estatísticas de acidentes de trânsito no Estado do Amapá

Destarte os fatos, situações e acontecimentos violentos de acidentes em nosso trânsito, onde a falta de impunidade aos crimes de trânsito, falta de uma fiscalização permanente por parte dos órgãos de trânsito e conscientização por parte dos usuários do

trânsito é que apresentaremos as estatísticas de acidentes de trânsito no Estado do Amapá, fazendo uma comparação entre os anos de 2008 e 2009, segundo o Departamento Estadual do Trânsito.

Os números relatados nesta pesquisa são decorrentes do relatório de informações mensais registrados pela equipe da Secretaria Especial de Desenvolvimento da Infra Estrutura, mais precisamente pelo Departamento Estadual de Trânsito de Macapá. Esses números demonstram os acidentes acumulados dos anos de 2008 e 2009, fazendo comparativos numéricos entre os períodos compreendidos, conforme descritos nos gráficos a seguir:

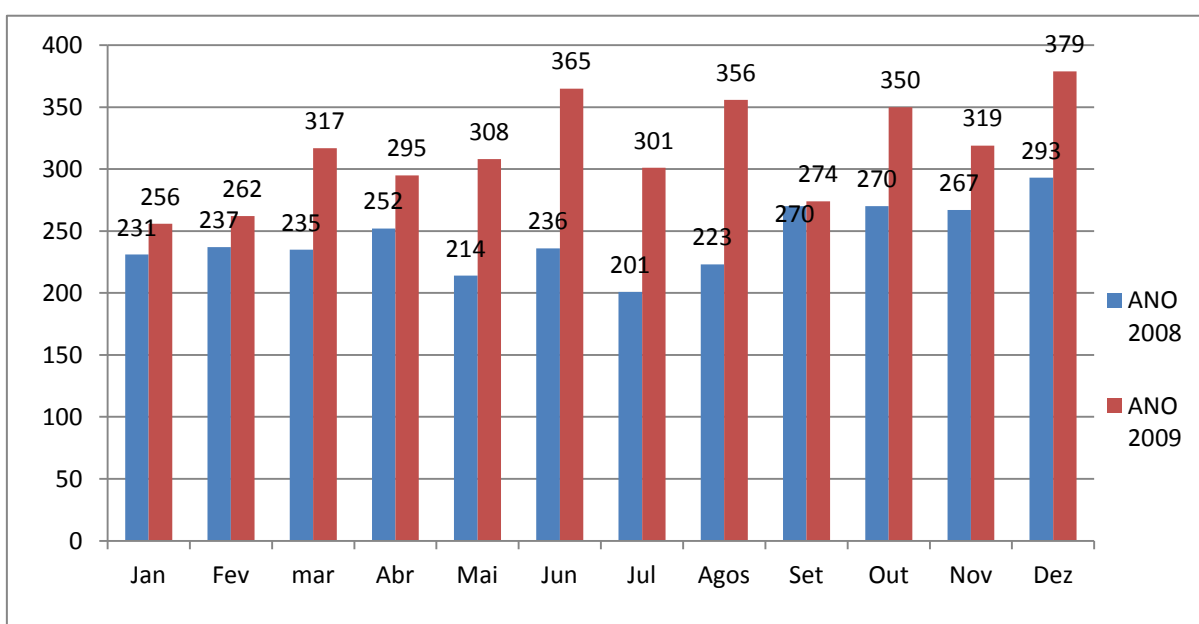


Gráfico 1: Comparativo mensal de acidentes de trânsito de 2008/2009.

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá/2009.

O gráfico 1 demonstra que em 2008 ocorreram 2.929 acidentes, com pico de 293 em dezembro. Em 2009 foram 3.782 com pico de 379 em dezembro. Vale ressaltar que houve um aumento de 29,12% na frequência de acidentes comparando 2008 e 2009. Com pico de 59,64% no mês de agosto na variação percentual de acidentes de trânsito em 2009 comparados a 2008, dados referentes à primeira quinzena de agosto, pela volta das férias, segundo informações do setor responsável do DETRAN.

No gráfico 02 foi realizada comparação através de levantamento mensal de feridos em acidentes de trânsito registrados nos anos de 2008 e 2009, com o objetivo de averiguar se houve avanço no número de pessoas acidentadas, quais os meses críticos e através do sexo, identificar dentre as vítimas quem está mais propício a envolver-se em acidentes, se o homem ou a mulher.

O gráfico a seguir demonstra que em 2008, 3.251 pessoas sofreram algum tipo de lesão em acidente de trânsito, com pico de 367 em outubro. Coincidindo, portanto, com a expo-feira, onde grandes quantidades de pessoas tanto de Macapá quanto de Santana deslocam-se para a Rodovia Juscelino Kubitschek (JK), estrada da fazendinha, para prestigiarem o referido evento. Em 2009 foram 3.167 acidentes com pico de 351 em dezembro, quando se registra o aumento de vendas do comércio local, em virtude do período natalino e de final de ano.

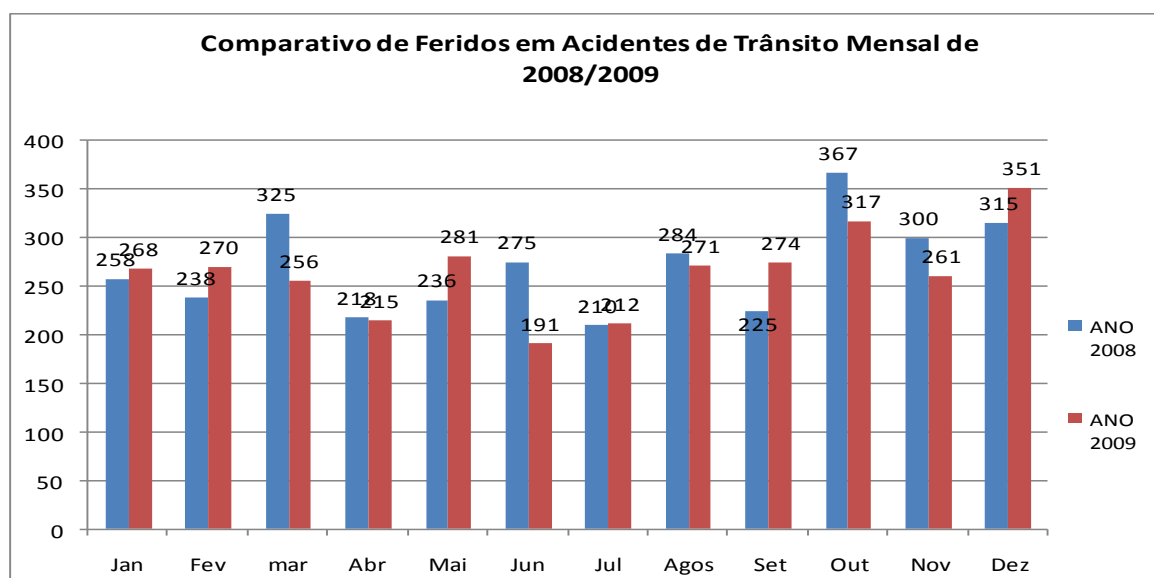


Gráfico 2: Comparativo mensal de feridos em acidentes de trânsito de 2008/2009.

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá/2009.

Como podemos observar no gráfico 2, houve uma redução de -2,58 % na frequência de acidentes em 2009 comparado a 2008. Convém informar que dentre os feridos em 2008, 2.187 são do sexo masculino (87%) e 1.064 do sexo feminino (13%). Em 2009, 2.106 são do sexo masculino (67%) e 1.061 do sexo feminino (33%), constatando assim, que a maioria das pessoas envolvidas em acidentes é do sexo masculino, em torno de 154%, contra 46% do sexo feminino, em virtude de que as mulheres são mais cuidadosas e detalhistas ao dirigir, enquanto os homens são mais ousados e aventureiros, inclusive quando no volante, tornando-os propícios a cometerem acidentes.

Procurou-se também, fazer uma comparação de vítimas fatais de 2008 e 2009, identificando os meses com maior incidência de vítimas. O gráfico de nº 3 demonstra que em 2008 a quantidade de pessoas que perderam a vida decorrente de acidentes no trânsito em Macapá foi de 90 pessoas, com pico de 16 em outubro, ratificando assim, o período festivo da expo-feira na fazendinha, mesmo que outros fatores contribuam para que isso aconteça, tais como: acréscimo no número de pedestres circulando na rodovia Macapá/Santana e do fluxo

de veículos, além do inevitável aumento no consumo de bebidas alcoólicas e entorpecentes. Em 2009 foram 107 vítimas fatais, com pico de 18 mortes em junho, período em que a cidade tradicionalmente comemora os festejos juninos. Vale ressaltar que houve um aumento de 35% no número de pessoas com óbitos neste mês, como pode ser confirmado no gráfico 3, a seguir.

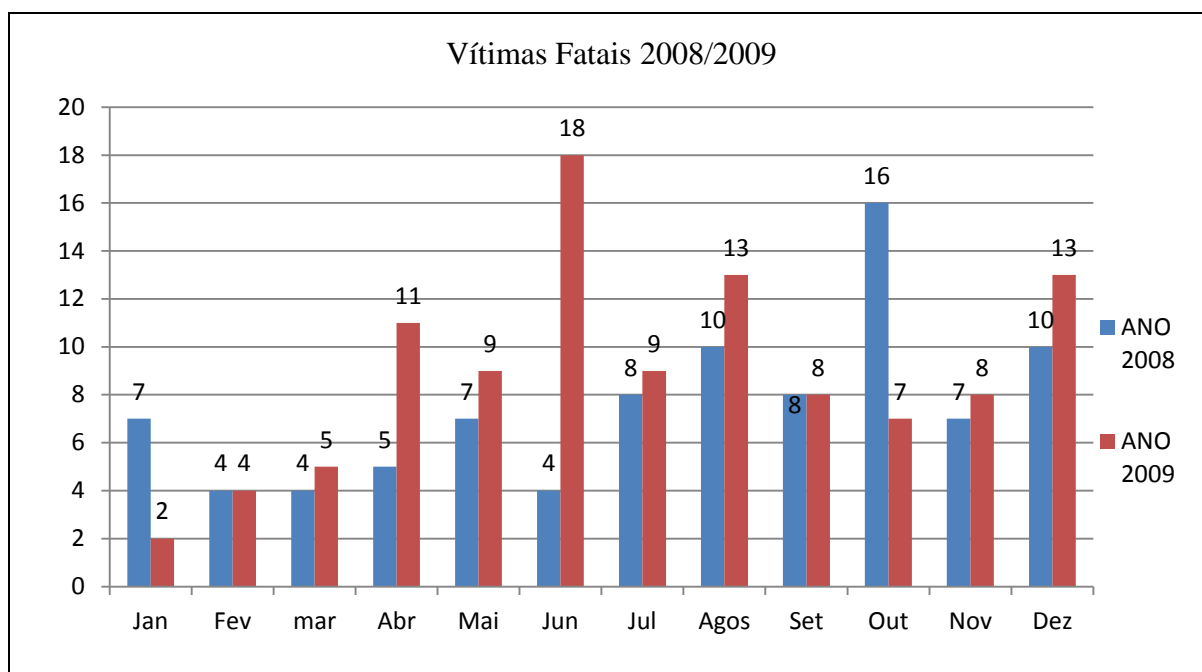


Gráfico 3: Comparativo mensal de vítimas fatais de 2008/2009.

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá/2009.

Com relação aos custos com acidentes de trânsito no Estado do Amapá nos anos de 2008 e 2009, constata-se que o Estado gasta uma vultosa quantia para reparar os danos causados com acidentes no trânsito, conforme se pode confirmar na tabela 1:

Mês	Acidentes Sem Vítima	Custos (R\$)	Acidentes Com Vítimas (Feridos)	Custos (R\$)	Acidentes Com Vítimas fatais	Custos (R\$)	Custos Total
Jan.	135	472.500,00	119	2.082.500,00	2	289.000,00	2.844.000,00
Fev.	158	553.000,00	100	1.750.000,00	4	578.000,00	2.881.000,00
Mar.	166	581.000,00	146	2.555.000,00	5	722.500,00	3.858.500,00
Abr.	168	588.000,00	116	2.030.000,00	11	1.589.500,00	4.207.500,00
Mai.	175	612.500,00	124	2.170.000,00	9	1.300.500,00	4.083.000,00
Jun.	199	696.500,00	142	2.485.000,00	18	2.601.000,00	5.782.500,00
Jul.	164	574.000,00	128	2.240.000,00	9	1.300.500,00	4.114.500,00
Ago.	187	654.500,00	156	2.730.000,00	13	1.878.500,00	5.263.000,00
Set.	146	511.000,00	120	2.100.000,00	8	1.156.000,00	3.767.000,00
Out.	170	595.000,00	173	3.027.500,00	7	1.011.500,00	4.634.000,00
Nov.	178	623.000,00	133	2.327.500,00	8	1.156.000,00	4.106.500,00
Dez.	176	616.000,00	191	3.342.500,00	12	1.878.500,00	5.837.000,00
Total	2.022	7.077.000,00	1.648	28.840.000,00	106	15.461.500,00	51.378.500,00

Tabela 01: Distribuição dos custos de acidentes de trânsito em 2009.

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá/2009.

A insuficiência de informações do Relatório Estatístico de Acidentes de Trânsito de 2008, não permitiu a montagem da tabela de custos de acidentes deste ano. O DETRAN fez apenas um levantamento de custos no Brasil dos tipos de veículos envolvidos em acidentes. Com relação a 2009 já se tem dados mais consolidados que se pode visualizar os gastos realizados com as vítimas envolvidas em acidentes de trânsito.

Em 2008 o custo para os cofres públicos em relação a acidentes de trânsito chega ao total de R\$ 40.273.500,00 (milhões), e em 2009 no valor de R\$ 51.378.500,00 (milhões). Segundo dados obtidos junto ao DETRAN, o IPEA constatou que os custos calculados associados a cada acidente são obtidos através da soma dos custos médios elementares como custos com pessoal, com veículos, de despesas institucionais, dentre outros. Como já mencionado, o custo médio de um acidente de trânsito para os cofres públicos sem vítima é de 3,3 mil reais, de um acidente com feridos é de 17,5 mil e de um acidente com vítima fatal gira em torno de 144,5 mil reais. O gráfico apresenta certa semelhança nos anos de 2008 e 2009 apesar de ter sido registrado um aumento de 12% de um ano para outro, quando o ideal seria um declínio ou no mínimo a manutenção dos números anteriores, conforme pode se constatar no gráfico 4.

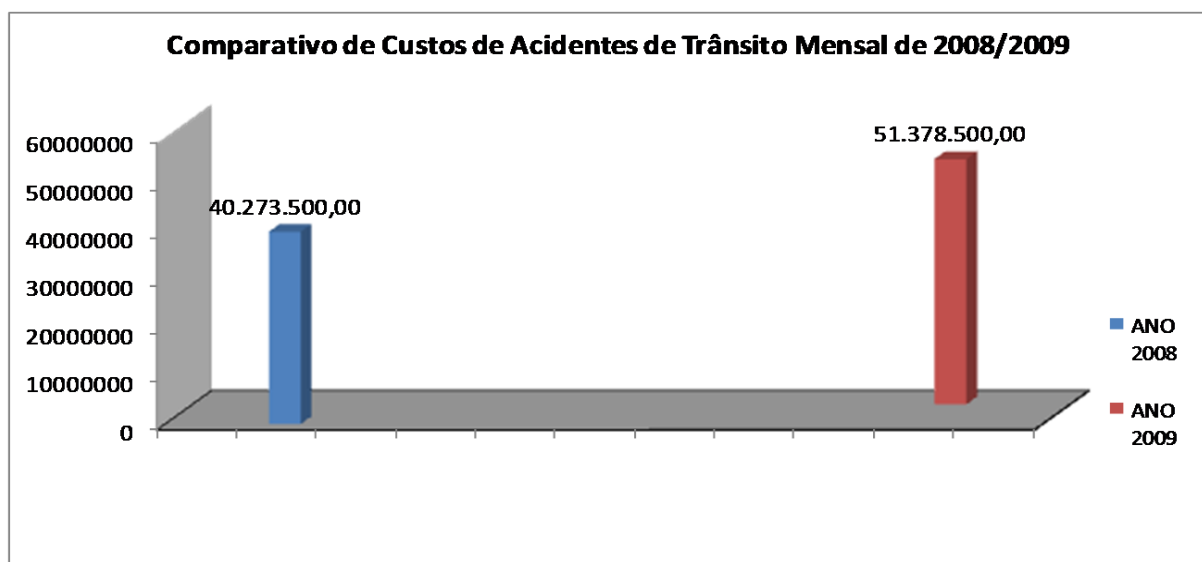


Gráfico 4- Comparativo de custos acidentes de trânsito de 2008/2009.
Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá/2009.

De acordo com os Anuários de Acidentes de Trânsito dos anos de 2008 e 2009 do DETRAN-AP, calcula-se que os acidentes com vítimas fatais no Estado do Amapá, onerou aos cofres públicos em 2008 a quantia de 13.494.000,00 (milhões) e no ano de 2009 a quantia de 15.317.000,00 (milhões), o que é bastante alto para se pagar para tirar a vida de alguém, ao

invés do valor mencionado ser investido com asfaltamento, iluminação, manutenção das ruas, além de intensa campanha educativa para se formar o novo condutor do trânsito.

No próximo capítulo, especificamente, explicitaremos como realizou-se a pesquisa sobre a violência no trânsito na cidade de Macapá, analisando e demonstrando, segundo os entrevistados, os motivos pelos quais tantas pessoas se envolvem em acidentes de trânsito diariamente trafegando em nossas vias.

3 A VIOLÊNCIA NO MUNICÍPIO DE MACAPÁ: A POSTURA DOS PERSONAGENS ENVOLVIDOS.

A pesquisa teve como local de investigação o município de Macapá capital do Estado do Amapá, localizada no extremo norte do Brasil, com uma área geográfica de 143.453.71 km, atualizada em 2004 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Limita-se ao Oeste, Sul e Sudoeste com o Estado Pará, a Leste com Oceano Atlântico, a Noroeste com Suriname e ao Norte com a Guiana Francesa, estando situado à margem esquerda do Rio Amazonas. O clima predominante do Estado é o tropical úmido e a cobertura vegetal corresponde a diversos ecossistemas, em especial ao da Floresta Amazônica, que tem 24% de sua área protegida por lei (ABREU, 2008. p. 85)

A pesquisa foi realizada no período compreendido entre os meses de março e abril de 2009, onde pretende-se entender as principais causas de acidentes de trânsito na cidade de Macapá, bem como, conhecer o cotidiano do trânsito macapaense na visão dos gestores públicos e o trabalho desenvolvido por eles, como também, opiniões de pedestres, ciclistas e profissionais que atuam no trânsito.

Conforme já mencionado, o Estado do Amapá possui, aproximadamente, segundo levantamento do Departamento Estadual de Trânsito, uma frota de 103.149 veículos que transita no Estado, destes aproximadamente 82% somente em Macapá.

3.1 Instrumento

A investigação da realidade foi ampliada por meio de aplicação de questionário, observações e entrevistas com os personagens do trânsito tais como: pedestres, ciclistas, motoristas particulares, mototaxistas, motoristas de transporte coletivos e taxistas, tendo como principal questão pesquisada A violência no trânsito na cidade de Macapá – nos anos de 2008 e 2009.

O questionário como instrumento de coleta de dados foi utilizado devido a sua praticidade e abrangência na hora da aplicação, pois em sua composição já apresenta dados importantes do objetivo da pesquisa e oportuniza aos informantes materializarem as respostas, através da escrita sem a interferência do pesquisador. Lakatos (2002, p. 204), informa que “além da versatilidade, essa técnica obtém respostas mais rápidas e mais precisas, há mais segurança, pelo fato das pessoas não se identificarem, há mais uniformidade na avaliação, em

virtude da natureza impessoal do instrumento, [...]”. Com os dados em mãos e tabulação de dados tornou-se mais acessível e o comparativo de respostas mais claros e concisos.

3.2 Método utilizado na pesquisa

Utilizou-se o tipo de pesquisa de campo o qual procede da observação de fatos e fenômenos exatamente para que se possa ter o contato com a realidade estudada, utilizando de coleta de dados referentes ao assunto pesquisado, com a finalidade de coletar informações de forma informal, de um indivíduo ou grupo sobre um determinado fato, situação ou fenômeno, e, finalmente, à análise e interpretação desses dados, com base numa fundamentação teórica consistente, objetivando compreender e explicar o problema pesquisado.

3.3 Amostra

Realizou-se a pesquisa com uma amostragem de 293 pessoas, sendo 100 pedestres e ciclistas escolhidos aleatoriamente, partindo do princípio que independente de sua profissão sempre em algum momento se assume o posicionamento de pedestre, 100 motoristas de veículos particulares incluindo carro e moto, os motoristas de transportes coletivos com uma amostragem de 20 motoristas, os mototaxistas com uma amostra de 36 motoristas e os taxistas com uma amostragem de 37 pesquisados.

3.4 Problemática/hipótese

Nesse contexto, vale elucidar que o estudo da referida temática foi subsidiado a partir das seguintes problemáticas: quem é o mais imprudente no trânsito de Macapá? A que se deve a grande maioria dos acidentes de trânsito? O condutor macapaense causa acidente na maioria das vezes por quê? Essas indagações remeteram as seguintes hipóteses: as categorias profissionais não respeitam as leis do trânsito, causando acidentes e vitimando na maioria das vezes pedestres e ciclistas. Os buracos e problemas de sinalização realmente contribuem de maneira considerável para o aumento dos acidentes. Os condutores de veículos são envolvidos em acidentes, pois, dirigem sem atenção e geralmente a alta velocidade.

3.5 Os resultados da pesquisa

Com intuito de possibilitar uma melhor compreensão dos fenômenos estudados, as informações foram devidamente classificadas e sintetizadas em gráficos e tabela. Nesta etapa, todo esforço se deu, no sentido de oferecer condições, de traçar um perfil dos personagens do trânsito macapaense, os quais são apresentados junto à análise e interpretação dos dados. Na tentativa de responder da melhor forma possível as questões fundamentais levantadas, optou-se por colocar, seqüencialmente, os gráficos e os respectivos resultados e comentários a cerca de cada indagação estudada. Este procedimento contribuiu sobremaneira para um melhor entendimento a respeito dos fenômenos em estudo, conforme pode ser demonstrado no gráfico5.

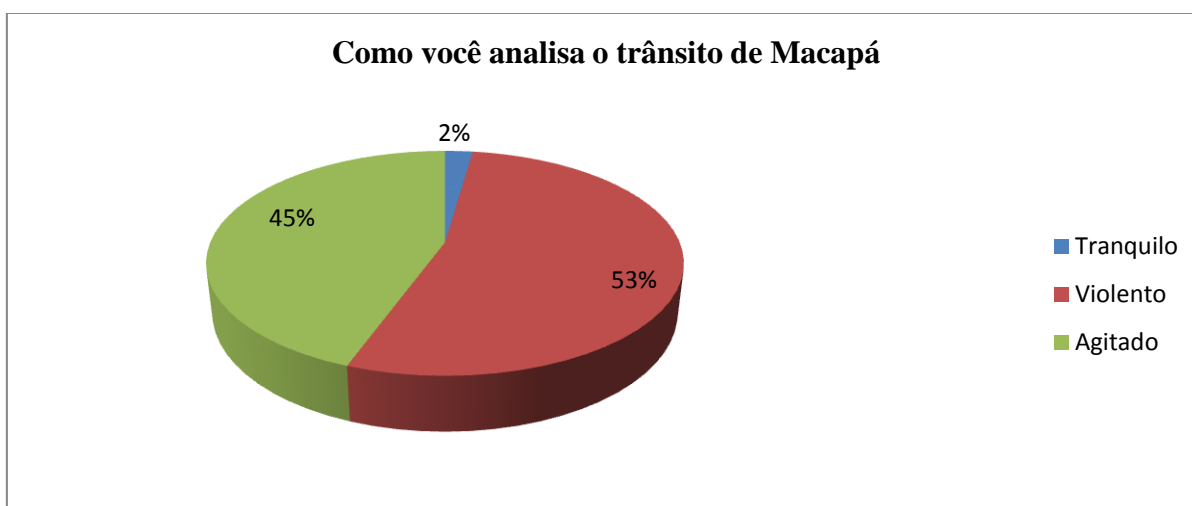


Gráfico 5: Perfil do trânsito na cidade de Macapá.
Fonte: Questionário aplicado em março e abril de 2009.

O gráfico 5 reflete o quantitativo referente ao perfil do trânsito de Macapá em relação à movimentação de veículos e pedestres e os níveis de acidentes ocorridos cotidianamente. Foi detectado que a tranquilidade não se faz presente em Macapá, o destaque vem por conta dos níveis de agitação e violência que dominaram este questionamento. 53% dos entrevistados consideram o trânsito de Macapá violento e 45% extremamente agitado. Somente 2% o consideram tranquilo. Vale ressaltar que a questão agitação e violência podem estar diretamente relacionados, sendo reflexos um do outro.

As informações refletem a verdadeira face violenta que o trânsito de Macapá encontra-se. Isso se dá devido a vários fatores, a impunidade seria a principal causa, seguida da ausência de fiscais de trânsito nas ruas e sem esquecer a falta de educação de grande parte

das pessoas que compõem o trânsito macapaense. Deve-se destacar outro fator preponderante que são condutores não habilitados dirigindo de forma imprudente nas vias de Macapá, contribuindo com o aumento das estatísticas negativas dos acidentes de trânsito.

No gráfico 6, busca-se filtrar melhor a questão relativa às causas dos acidentes de trânsito. Perguntou-se aos entrevistados sobre a conduta do motorista ao veículo, questionando o porquê do condutor causar tantos acidentes. As respostas demonstram que 21% deles revelam que a falta de conscientização é responsável pelos acidentes. A falta de paciência e a pressa representa 23% das causas, seguido da falta de atenção no trânsito com 19% das indicações. A condução do veículo em alta velocidade representa 15% dos motivos e a ingestão de álcool e outros motivos comportamentais somados representam 22% das indicações. Embora não esteja presente de forma explícita é possível perceber que a falta de conscientização apontada pelos entrevistados, quanto à violência no trânsito, é também relacionada aos menores de idade que dirigem sem habilitação e pessoas não habilitadas, correspondendo assim aos 3% indicados, como pode ser confirmado no gráfico 6.

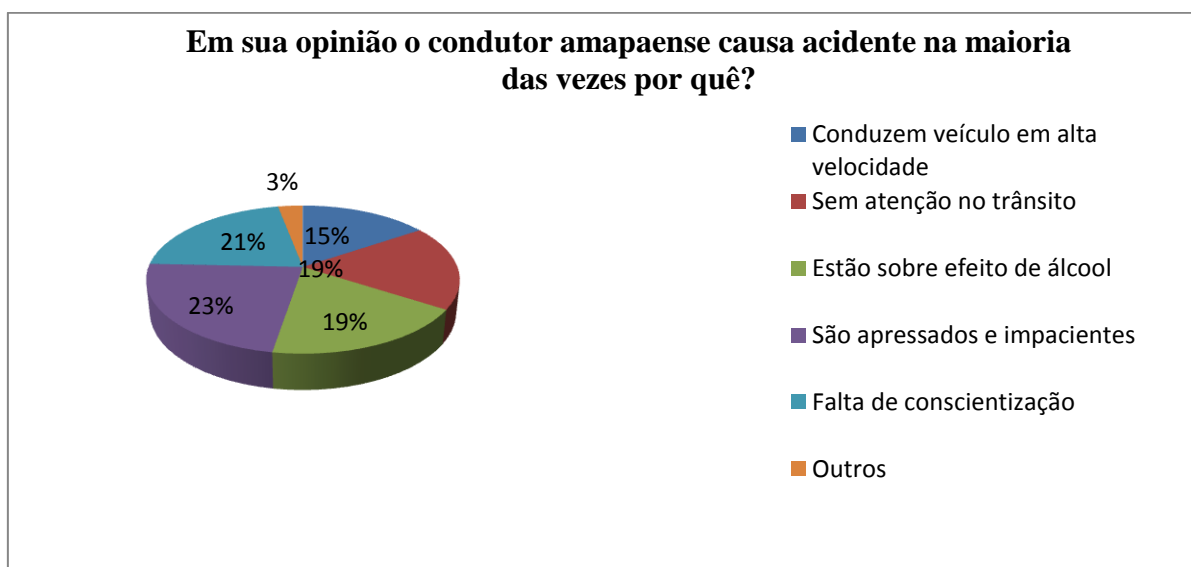


Gráfico 6:Resposta dos entrevistados sobre o porquê da maioria dos acidentes.

Fonte:Questionário aplicado em março e abril de 2009.

Quando se quer saber o porquê das causas de acidentes de trânsito em nossa cidade, verificou-se que as opiniões dos entrevistados são diversificadas, chamando nossa atenção para a pouca manifestação referente à ingestão de bebidas alcoólicas, pois, pelos exemplos que vemos, ouvimos e muitas vezes participamos ativamente em relação aos acidentes, a grande maioria é devido à embriaguês ao volante. Isso parece preocupante, daí pode-se afirmar que beber socialmente e depois dirigir é considerado um ato válido, sem maiores importância por grande parte das pessoas.

Aos fatores enumerados somam-se os menores embriagados que dirigem em alta velocidade nas ruas da cidade, contribuindo assim, para o aumento da violência no trânsito de Macapá. Para Vasconcelos (1985, p. 54), “as causas dos acidentes de trânsito são inúmeras e complexas”, reafirmando assim, a opinião dos entrevistados.

A pesquisa foi direcionada para as classes que estão diretamente relacionadas com a situação em questão como os motoristas particular, taxistas, motorista de ônibus, motoqueiros e mototaxistas. Aos quais foram perguntados sobre a que se devemos principais motivos dos acidentes de trânsito, 46% responderam que as principais causas é a imprudência dos condutores de veículos, seguido da falta de condições de tráfego das ruas e avenidas da cidade com 23%. A falta de sinalização é responsável em 21% dos motivos e a falta de policiamento ostensivo representa 7% das respostas relativas à questão. Neste mesmo questionamento houve diversas outras opiniões menos expressivas quanto à questão levantada, correspondendo a 3% equivalente as condições metereológicas como condições do tempo, veículo, etc., conforme pode-se confirmar no gráfico 7.

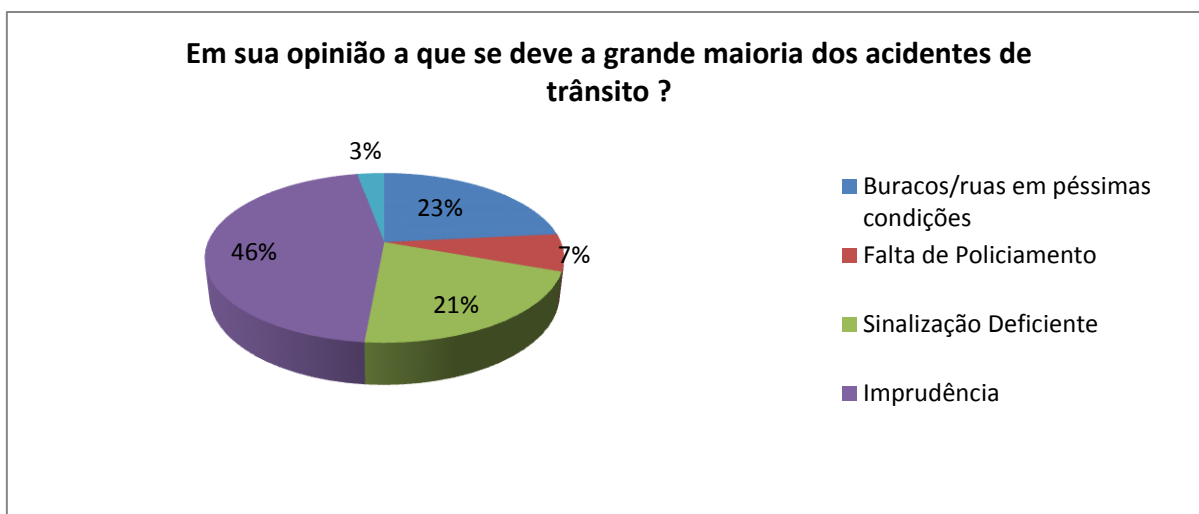


Gráfico 7: Resposta dos condutores de veículos sobre os motivos dos acidentes de trânsito.

Fonte: Questionário aplicado em março e abril de 2009.

As respostas mostram que grande parte das pessoas entrevistadas consideram a imprudência como o principal fator que causa acidente no trânsito de Macapá. Convém informar que são várias as imprudências praticadas pelo homem, que são determinantes para o desfecho dos acidentes como velocidade excessiva, dirigir sob efeito de álcool, dirigir com distância insuficiente em relação a outro veículo agravando ainda mais a situação, quando se esta falando no celular, desrespeitar a sinalização, dirigir sob efeito de drogas, etc.

Também deve-se considerar que alguns fatores contribuem para que os motoristas permaneçam praticando imprudências e conseqüentemente favorecendo o aumento da violência no trânsito, destacam-se entre outros: a impunidade, fiscalização corrupta e sem caráter educativo, baixo nível cultural e social das pessoas, baixa valorização da vida, ausência de espírito comunitário e exacerbação do caráter individualista, etc. Ainda é necessário destacar que o mau comportamento no trânsito é sem dúvida a maior causa de acidentes como já foi destacado neste trabalho e que também a maioria dos acidentes são evitáveis, ou seja, poderia não acontecer se o homem, seja como motorista ou pedestre, tivesse adotado comportamento prudente e responsável ao utilizar as vias.

A imprudência no trânsito, segundo os dados da pesquisa, representa 46% das causas de acidentes (ver gráfico 7), portanto, se fez necessário entender melhor quem dentre os personagens no trânsito é o mais imprudente. No gráfico 8 demonstra que os motoqueiros são realmente os mais imprudentes no trânsito, representando 52% dos pesquisados. É importante ressaltar que até entre a própria categoria, 18% acham que seus pares são imprudentes no trânsito. Comentam ainda que testemunham diariamente ações que comprovam essa afirmativa. Os condutores automotivos estão na seqüência como o 2º maior causador de acidentes por imprudência, com 22%, seguido de ciclistas com 17% e pedestres com 9% das indicações dos pesquisados, como pode confirmar no gráfico 8.

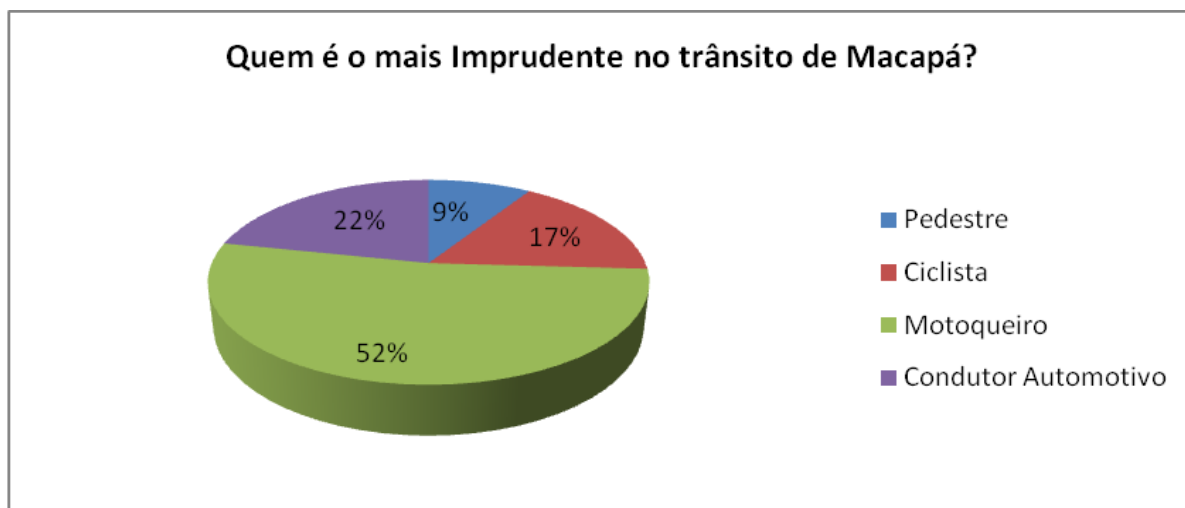


Gráfico 8: Dos personagens do trânsito quem é o mais imprudente.

Fonte: Questionário aplicado em março e abril de 2009.

De acordo com informações relatadas no Artigo ABC do trânsito presente nesta pesquisa, o autor afirma que segundo o Centro de Reabilitação do Amapá (CREA), de cada 10 atendimentos prestados pelo Centro, 7 são provenientes de acidentes de trânsito e 5 desses são condutores ou passageiros de motos, representando assim, os acidentes relacionados às motos

a 50% dos atendimentos. Diante dessa afirmativa constata-se um número bastante elevado de vítimas de trânsito em Macapá, em função do serviço de mototaxi ser um meio de transporte oficial, mais que não oferece nenhuma segurança. Daí a necessidade de haver campanhas educativas direcionadas e específicas para os motoqueiros e mototaxistas, para que os mesmos venham a conscientizar-se do perigo que enfrentam no seu dia a dia, tornando o trânsito mais seguro.

Na busca de aprofundar-se as questões sobre o trânsito na cidade de Macapá, perguntou-se aos entrevistados qual a categoria de profissionais mais imprudente no trânsito. Constatou-se que é a de Mototaxista, obtendo 48% das indicações, seguido de motorista de coletivos com 27%, taxistas com 16%, e condutores de caminhão com apenas 9% das indicações, como se pode confirmar no gráfico 9.

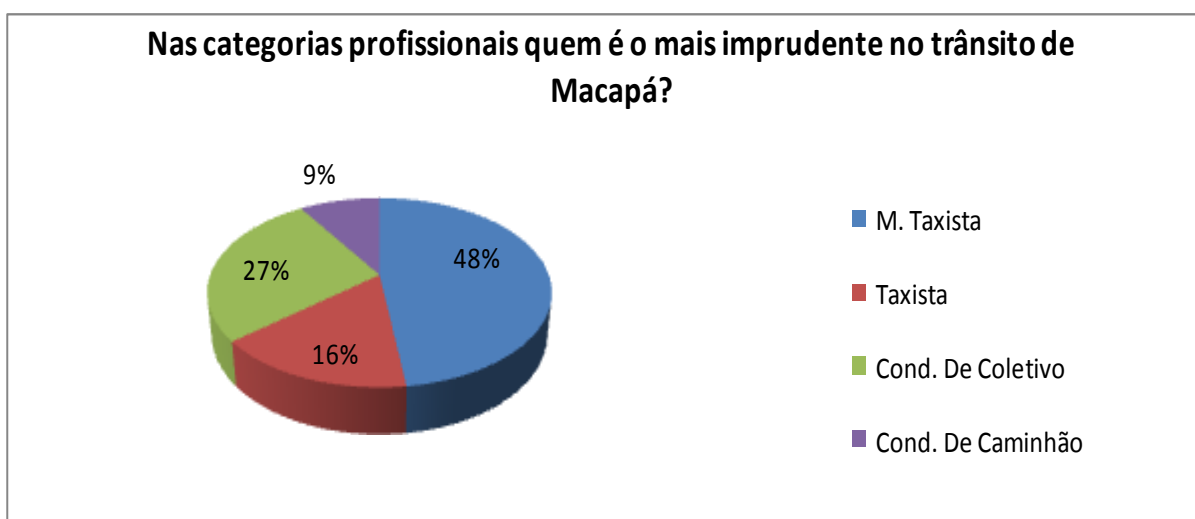


Gráfico 9: Nas categorias profissionais quem é o mais imprudente no trânsito de Macapá.

Fonte: Questionário aplicado em março e abril de 2009.

No Brasil o que vigora é uma cultura que valoriza e considera o motorista de automóvel como o único cidadão de direitos no trânsito, ao se achar com prioridade, sempre. É necessária a urgência de campanhas educativas realizadas pelo DETRAN, por escolas, por demais organizações da sociedade civil, direcionadas e específicas aos mototaxistas, pois são os responsáveis pelo sustento de suas famílias (na maioria das vezes), por sua vida e de outros, assim como, deve ser seguida de uma rigorosa fiscalização dos responsáveis pela segurança no trânsito, devido às várias ocorrências de acidentes de moto na cidade.

Quanto as sugestões dos pesquisados para se minimizar os índices de acidentes de trânsito em Macapá, houve um certo equilíbrio entre as respostas, 28% responderam que é necessário ações mais enérgicas contra os imprudentes causadores de acidentes, 26% indica que é necessário melhorar a estrutura viária, 22 % responderam que precisam de campanhas

educativas, 20% informaram que é necessário o aumento das fiscalizações e 4% dos entrevistados responderam que é preciso mais educação e conscientização por parte dos motoristas, conforme pode ser comprovado no gráfico 10.

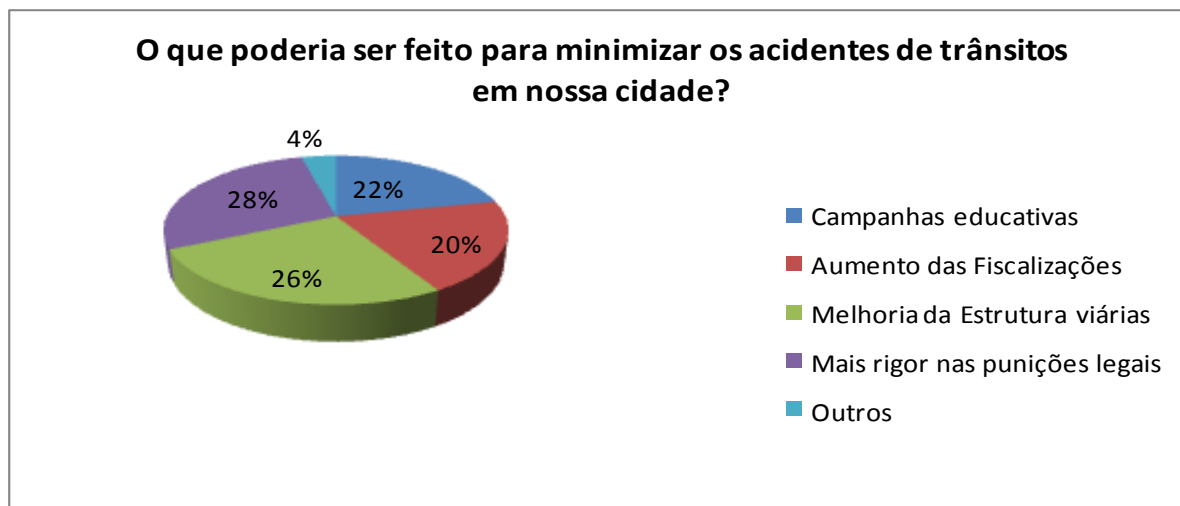


Gráfico 10: Sugestões para redução de acidentes no trânsito em Macapá.

Fonte: Questionário aplicado

De acordo com os dados demonstrados no gráfico 10, há um equilíbrio entre as respostas, mas o certo é que todas estão direcionadas para um conjunto que formam um grande arsenal no combate a violência no trânsito. Portanto, é imprescindível a percepção da mudança no comportamento dos usuários do trânsito, mas o que não poderíamos deixar de enfatizar, que o fenômeno da violência no trânsito de Macapá, seja visto por todos como um grave problema urbano que precisa de muita atenção, empenho e compromisso na busca da redução dos números de vítimas da violência que afeta nossa sociedade de forma assustadora, provocando danos tanto materiais como emocionais.

De acordo com Rozestraten (1988, p. 273), “existe uma íntima relação entre as causas diretas e indiretas dos acidentes. Um motorista que faz o uso de álcool ou drogas tem maior probabilidade de se distrair, de não ver direito ou de andar com maior velocidade, o que facilita a provocação de um acidente”. Os acidentes de trânsito podem ser causados por falhas mecânicas, pela imprudência dos motoristas, pelas condições de trabalho dos profissionais, por problemas de trânsito, baixa educação para o trânsito nas escolas, Carteiras Nacional de Habilitação (CNH) compradas ou obtidas por influência política, entre outros.

Não se está imune à violência de uma maneira geral, por isso a importância das precauções do dia a dia. Assim, acredita-se na contribuição significativa que este trabalho trará no fomento ao debate sobre o tipo de políticas públicas que estejam direcionadas para a população, diante às problemáticas oriundas da realidade encontrada no trânsito de Macapá.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A violência no trânsito é um fenômeno iminente, real e crescente e a única certeza que se tem é que se as atitudes preventivas não forem tomadas urgentemente, o problema tende a crescer, uma vez que o crescimento desordenado da cidade de Macapá e o aumento da sua frota de veículos e dos pedestres são inevitáveis.

Analisando-se os dados obtidos durante a pesquisa, assim com os depoimentos dos entrevistados sobre a violência no trânsito na cidade de Macapá, comprovou-se diante da realidade investigada, a importância que tem o tema, quando focado sob o ângulo da segurança pública.

Com a pesquisa constatou-se que além das perdas humanas e das mutilações decorrentes dos acidentes, não se pode ignorar os problemas de ordem emocionais e os altos custos advindos dos acidentes de trânsito. De acordo com os dados dos Relatórios Estatísticos de Acidentes de Trânsito, dos anos de 2008 e 2009 do DETRAN-AP, calcula-se que os acidentes com vítimas fatais no Estado do Amapá, onerou os cofres públicos em 2008 a quantia de 13.494.000,00 (milhões), e no ano de 2009 a quantia de 15.317.000,00 milhões. Estudos mostram que o país gasta em torno de 5,3 bilhões por ano com acidentes de trânsito, apenas em áreas urbanas, se considerarmos os acidentes ocorridos nas estradas, este custo pode chegar a um absurdo de 10 bilhões/ano, valor bastante significativo, à custa do sofrimento das pessoas, que poderia ser usado para investimentos em outros setores sociais como a educação, saúde, segurança e própria urbanização das vias públicas. Estes custos envolvem mobilização policial, resgate, internações, medicamento, despesas com justiça, previdência e impacto no mercado de trabalho.

Outro aspecto relevante que ficou evidenciado neste estudo é que a grande maioria dos acidentes são evitáveis, ou seja, poderia não ter acontecido se o homem, seja como motorista ou pedestre, tivesse adotado comportamento prudente e responsável ao utilizar as vias, minimizando o problema ao longo dos anos, quem sabe, com o tempo extingui-lo.

Os dados alarmantes dos acidentes de trânsito no Brasil e no mundo demonstram o real papel do álcool para a ocorrência dos acidentes, mas não se pode desconsiderar os fatores humanos e comportamentais. Portanto, elegemos dentro da pesquisa a mudança no comportamento de todos os personagens do trânsito como o principal aspecto para se dar início a um longo e difícil caminho para se reduzir os altos índices de acidentes no trânsito em Macapá. Entende-se que a aplicação da teoria do processo civilizador de Elias (1994),

discutida no primeiro capítulo deste trabalho é adequada para se resolver problemas no trânsito de uma sociedade tão complexa, uma vez que, enquanto fenômeno social, o Estado é um ente que impõe as normas de circulação nas vias e busca o cumprimento delas num contexto de coerção, pois, entende-se que o tecido social incorpora as normas por meios de construções, hábitos e comportamentos assimilados pelas pessoas ao longo do tempo.

Observa-se hábitos e comportamentos no trânsito, que consoantes ou não com as normas impostas à sociedade, estão presentes no cotidiano dos indivíduos, quer seja na luta por espaço, quer seja por procedimentos incomuns (como andar numa contramão ou de fazer a roleta russa nas madrugadas) que estão agregadas ao caráter das pessoas por meio da herança psíquica e social.

A incorporação da violência, tanto na dimensão física quanto na dimensão psíquica da pessoa, revela-se por fatos individuais de cada pessoa, ou seja, em situações que a mesma se encontre e/ou mesmo, por subestimação do perigo ou enfrentamento irresponsável do alcance das Leis. Pode-se apontar a cultura do jeitinho brasileiro, as leis e o pouco caso do Estado, como fatores que contribuem significativamente para os desfechos violentos no trânsito de Macapá, sem descartar outros fatores que contribuem para o aumento da violência no trânsito.

Para Andrade (2003, p. 156), “o trânsito foi abordado, durante muitas décadas, como uma questão quase exclusivamente de engenharia de tráfego e de policiamento do Estado. Modernamente, é visto como problema complexo e multidimensional”. Assim sendo, tanto a teorização e normatização relativas ao trânsito somente podem ser levadas a termo através de esforços multidisciplinares. Quanto às respectivas políticas públicas somente podem ser políticas multiagenciais. Da mesma forma que o trânsito é um problema multidimensional, a violência no trânsito é um problema multifatorial, ou seja, condicionado por multiplicidade de fatores, dentre os quais pode-se mencionar, sem pretensão de exaustividade, fatores que evocam aspectos estruturais, conjunturais, institucionais, relacionais, comportamentais, e meteorológicos.

Vale ressaltar que a sociedade está sem parâmetros, que a desordem é tanta, que até parece que quanto mais leis são criadas para impor limite ao comportamento de quem do trânsito usa, mais desafiador é, pois impera em sua maioria o descaso com a lei. Esse descaso é em tese, por falta de um comportamento adequado no trânsito, não sendo punido como o previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e pela Lei Nº 11.705, de 2008. Isso se deve porque entende-se que há um divisor quanto aos infratores das regras no trânsito, não só em Macapá, mas no resto do Brasil, porque se tem de

um lado, os ricos que as normas de trânsito não alcança, e do outro, os pobres que servem de “bodes” expiatórios. Essas pessoas desprovidas de condições financeiras, política e social, uma vez ou outra, são pegos para servirem de exemplos.

Dados da pesquisa nos revelam que a tranqüilidade no trânsito não se faz mais presente em Macapá, uma vez que 53% dos pesquisados consideram o trânsito de Macapá violento e 45%, extremamente agitado, o que nos dá um total de 98% de pessoas insatisfeitas com o trânsito da capital, e que a grande causa de tantos acidentes é a imprudência no trânsito. Esse diagnóstico é pressentido por todos nós que somos usuários do trânsito, a cada deslocamento que fazemos de um ponto ao outro da cidade. Em dias de chuva, datas festivas a situação no trânsito piora.

Temos a consciência de ainda estar muito longe de se alcançar um trânsito seguro, que permita o pedestre sentir-se respeitado, que as regras de circulação e conduta sejam cumpridas e que os índices de acidentes sejam reduzidos. Obviamente que todo acidente só ocorre porque por detrás dele está a figura do ser humano. Por este motivo o fator “homem” é de importância crucial para a promoção de um trânsito seguro, pois, além de ser responsável por si próprio, também o é pela via, pelo veículo e pelo outro.

A título de sugestão, para se tentar minimizar a violência no trânsito na cidade de Macapá, se faz necessário elencar alguns elementos imprescindíveis para se ter um trânsito cidadão. São eles:

1 - A presença de agentes de trânsito, seja da Polícia Militar, Guarda Municipal ou DETRAN, para que seja feito um trabalho massificado de sensibilização em relação aos bons comportamentos, ou seja, o cumprimento das Leis de Trânsito.

2 - Dar continuidade ao trabalho desenvolvido pelos educadores do trânsito nas escolas de Ensino Fundamental, que possa vir abranger a todas as escolas pertencentes ao Estado (Estadual, Municipal e Particular), motivando os professores a falar sobre o trânsito; organizando conferências ou discussões sobre o CTB, nas últimas séries do Ensino Fundamental ou no Ensino Médio, de forma a preparar não somente os jovens para o trânsito e sim a população de modo geral, pois segundo o DETRAN a maioria das vítimas fatais de trânsito está na faixa etária entre 18 a 59 anos.

3 - Trabalhar junto às empresas de transportes coletivo que operam ônibus e motos, munindo-se de vídeos e outros meios para mostrar as situações e as manobras perigosas, nas quais muitos motoristas e pedestres morrem ou se acidentam.

4 - Que sejam retomadas urgentemente as blitz feitas pela Polícia Militar em conjunto com a Guarda Municipal, de maneira preventiva ou coercitiva, com o objetivo de

minimizar as ocorrências de trânsito.

Enfim, a melhor e mais eficaz sugestão dada por nós, em relação a Violência no Trânsito na Cidade de Macapá é colocar em prática o que estudamos e vivenciamos ao elaborar este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), pois sabemos que o nosso papel como cidadão não é só cobrar o cumprimento das leis, mas de provocarmos em nós mesmos, nas pessoas que estão próximas de nós, enfim, em toda a sociedade, modelo de civilidade de forma racional, tendo como eixo norteador a **educação**, principal elemento para a construção de uma sociedade mais humana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Almiro Alves. **Educação entre grades: um estudo sobre a educação penitenciária no Amapá.** Dissertação de mestrado. UFSCAR. São Carlos-SP, 2008.

ALMEIDA, Emerson Gervásio de. **Educação para o trânsito:** circulação de pedestres pelas calçadas e faixas de rolamento em frente às escolas. Disponível em: <www.caminhosdegeografia.ig.ufu.br/include/getdoc.php?id...> Acesso em: 08/06/2010.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **Sistema penal máximo x cidadania mínima:** códigos da violência na era da globalização. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2003.

ARENDT, Hannah. **Sobre a Violência;** [tradução André de Macedo Duarte]. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724:** informação e documentação – trabalhos acadêmicos – apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

_____. **NBR 6023:** informação e documentação – referências – elaboração. Rio de Janeiro, 2002.

_____. **NBR 10520:** informação e documentação – citações em documentos – apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

_____. **NBR 6024:** informação e documentação – numeração progressiva das seções de um documento escrito – apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

_____. **NBR 6022:** informação e documentação – artigo em publicação periódica científica impressa – apresentação. Rio de Janeiro, 2003.

CORASSA, Neuza. Uso do carro como uma extensão da casa e os conflitos no trânsito. *In:* HOFFMAN, Maria Helena. ; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (org). **Comportamento humano no trânsito.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

COSTA, Julyane. Imprudência no trânsito causa um grave acidente na Rodovia do Curiaú. **Jornal do Dia.** Macapá, 14 de abril de 2009. Disponível: <http://www.jdia.com.br/pagina.php?pg=exibir_not&idnoticia=1883> acesso em: 24 de janeiro de 2010.

COSTA. Milton Corrêa da. **Ilegal é beber, dirigir e matar no trânsito.** Valor econômico online. São Paulo, 04 de dezembro de 2009. Disponível em:

<<http://www.asinfracoesdetransito.com.br/index2.php?id=noticias&idn=36>> acesso em: 12 de janeiro de 2010.

DAMATA, Roberto. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>> acesso em: 22 de abril de 2009.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN. **Anuário Estatístico de Acidentes de trânsito 2008/2009**. Macapá: DTT, 2010. CD-ROM.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador**. Tradução: Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994. v.1 e 2.

FERREIRA, Cíntia Campos. **Acidentes motocicleta-carro: um estudo das representações sociais no trânsito em Goiânia**. Disponível em: http://tede.biblioteca.ucg.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=194. acesso em 03 de junho de 2010.

FIGUEIRA, Franck. Moradores voltam a utilizar placa de sinalização em buraco na via. **Jornal do Dia**. Macapá, 27 de junho de 2009. Disponível em: <http://www.jdia.com.br/pagina.php?pg=exibir_not&idnoticia=5707> Acessado em: 06 de Agosto de 2009.

GARCIA, Ismar Estulano. **Novo código de trânsito**. Editora AB, 2ª Edição. Goiânia, 1997.

GOMES, Domiciano. Amapaenses abusam no trânsito. **Amapá Digital**, Macapá, 29 de junho de 2010. Disponível em: <<http://www.amapadigital.net/noticias/geral18.html>> Acesso em 19 de agosto de 2010.

HAYECK, Cynara Marques. **Refletindo sobre violência**. Revista Brasileira de História e Ciências Sociais. Rio Grande do Sul, ano 1, nº 1, jul/2009. Disponível em: http://www.rbhcs.com/index_arquivos/artigo.refletindosobreaviolencia.pdf> acesso em: 16 de setembro de 2009.

HOFFMAN, Maria Helena. ; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (org). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

_____. Ambiente, Trânsito e Psicologia. *In*: HOFFMAN, Maria Helena. ; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (org). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed., São Paulo: Atlas, 2002.

LIMA, Carlos. Violência no trânsito: Órgãos de segurança discutem “Mega Campanha Educativa” em Macapá. **Direto da Redação**. Macapá, 18 de setembro de 2009. Disponível: <<http://diretodaredacao-ap.blogspot.com/2009/09/violencia-no-transito-orgaos-de.html>> acessado em: 03 de janeiro de 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Violência e Saúde**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2006.

ODÁLIA, Nilo. **O que é violência**. São Paulo: Brasiliense, 2004. (Coleção primeiros passos; 85).

PIMENTA, Marconi: A impunidade e o trânsito de Macapá. **Jornal A Gazeta**, Macapá, 28 de março de 2010. Disponível em: <<http://marconipimenta.blogspot.com/2010/03/impunidade-e-o-transito-de-macap.html>>. Acesso em: 26 de junho de 2010.

_____. Motoristas bêbados no trânsito. Disponível em: <<http://marconipimenta.blogspot.com/2010/03/motoristas-bebados-no-transito.html>> Acesso em 01 de julho de 2010.

RODRIGUES, Jose Nivaldino. **Placar da vida: uma análise do programa “paz no trânsito” no Distrito Federal**. Dissertação de mestrado. UNB, Brasília-DF, 2007.

ROZESTRATEN, R. J. A.. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

SANCHES, Frank. O violento trânsito macapaense. **Jornal Tribuna Amapaense**, 25 a 30 de abr. 2009. Folha de notícias, caderno 3, p. 5.

SANTOS, Luiz Felipe Cardoso. **A saúde e a intersectorialidade no enfrentamento à violência**: a rede de atenção integral à criança e ao adolescente do município de niterói. 2006, p28 e 30. Disponível em: <<http://www.iesc.ufrj.br/posgrad/posgraduacao/teses/Disserta%E7%E3o%20Luiz%20Felipe%20Cardoso%20Santos.pdf>>. Acesso em 15.05.2010.

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. São Paulo: Editora Brasiliense S.A. 1985. _____. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

ANEXOS
QUESTIONÁRIO 1

(MARQUE COM X A SUA RESPOSTA)
CATEGORIA:

Pesquisa realizada por Alunos da Universidade Federal do Amapá - UNIFAP, como complemento científico para construção de monografia sobre as causas de acidentes no trânsito de Macapá.

1- COMO VOCÊ ANALISA O TRÂNSITO DE MACAPÁ?

Tranquilo Violento Agitado

2— QUEM É O MAIS IMPRUDENTE NO TRÂNSITO DE MACAPÁ?

Pedestre Ciclista Motoqueiros Condutores Automotivos

3- NAS CATEGORIAS PROFISSIONAIS QUEM É O MAIS IMPRUDENTE NO TRÂNSITO DE MACAPÁ?

Moto taxista Taxista Condutores de Coletivos Condutores de caminhões

4- VOCÊ FEZ AULAS DE DIREÇÃO DEFENSIVA?

Sim Não

5- VOCÊ JÁ SE ENVOLVEU EM ALGUM TIPO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO?

Nunca Uma Vez Duas Vezes Mais Vezes

6- EM SUA OPINIÃO A QUE SE DEVE A GRANDE MAIORIA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO?

Buracos/ruas em péssimas condições
 Sinalização deficiente
 Falta de policiamento
 Imprudência dos condutores/pedestres e ciclistas
 Outros. Quais? _____

7- EM SUA OPINIÃO O CONDUTOR AMAPAENSE CAUSA ACIDENTE NA MAIORIA DAS VEZES POR QUÊ?

Conduzem veículos em alta velocidade
 São apressados e impacientes
 Sem atenção no trânsito
 Falta de Conscientização
 Estão sobre efeito de álcool
 Outro.Quais? _____

8- VOCÊ SABE QUAIS AS PENALIDADES PARA QUEM CAUSA ACIDENTES NO TRÂNSITO?

Sim Não

9- VOCÊ JÁ DIRIGIU SOBRE EFEITO DE BEBIDA ALCOÓLICA ALGUMA VEZ?

Sim Não

10-. COM A LEI SECA, VOCÊ ACHA QUE DIMINUIU FREQUÊNCIA DE ACIDENTES?

Sim Não

11- O QUE PODERIA SER FEITO PARA MINIMIZAR OS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM NOSSA CIDADE?

- Campanhas educativas
- Melhoria da estrutura viária
- Aumento das fiscalizações
- Mais rigor nas punições legais
- Outros _____

12- COMO VOCÊ AVALIA A ATUAÇÃO DO POLICIMENTO RESPONSÁVEL PELO TRÂNSITO AMAPAENSE?

Ótimo Bom Insuficiente Péssimo

13- COMO VOCÊ AVALIA A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO (PREFEITURA E GOVERNO DO ESTADO) NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO TRÂNSITO AMAPAENSE?

Ótimo Bom Insuficiente Péssimo

QUESTIONÁRIO 2

(MARQUE COM X A SUA RESPOSTA)

CATEGORIA:

Pesquisa realizada por Alunos da Universidade Federal do Amapá - UNIFAP, como complemento científico para construção de monografia sobre as causas de acidentes no trânsito de Macapá.

1- COMO VOCÊ ANALISA O TRÂNSITO DE MACAPÁ?

() Tranquilo () Violento () Agitado

2— QUEM É O MAIS IMPRUDENTE NO TRÂNSITO DE MACAPÁ?

() Pedestre () Ciclista () Motoqueiros () Condutores Automotivos

3- NAS CATEGORIAS PROFISSIONAIS QUEM É O MAIS IMPRUDENTE NO TRÂNSITO DE MACAPÁ?

() Moto taxista () Taxista () Condutores de Coletivos () Condutores de caminhões

4- VOCÊ FEZ AULAS DE DIREÇÃO DEFENSIVA?

() Sim () Não

5- VOCÊ JÁ SE ENVOLVEU EM ALGUM TIPO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO?

() Nunca () Uma Vez () Duas Vezes () Mais Vezes

6- EM SUA OPINIÃO A QUE SE DEVE A GRANDE MAIORIA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO?

() Buracos/ruas em péssimas condições
 () Sinalização deficiente
 () Falta de policiamento
 () Imprudência dos condutores/pedestres e ciclistas
 () Outros. Quais? _____

7- EM SUA OPINIÃO O CONDUTOR AMAPAENSE CAUSA ACIDENTE NA MAIORIA DAS VEZES POR QUÊ?

() Conduzem veículos em alta velocidade
 () São apressados e impacientes
 () Sem atenção no trânsito
 () Falta de Conscientização
 () Estão sobre efeito de álcool
 () Outro.Quais? _____

8- VOCÊ SABE QUAIS AS PENALIDADES PARA QUEM CAUSA ACIDENTES NO TRÂNSITO?

() Sim () Não

9- VOCÊ JÁ DIRIGIU SOBRE EFEITO DE BEBIDA ALCOOLICA ALGUMA VEZ?

() Sim () Não

10-. COM A LEI SECA, VOCÊ ACHA QUE DIMINUIU FREQUÊNCIA DE ACIDENTES?

() Sim () Não

11- O QUE PODERIA SER FEITO PARA MINIMIZAR OS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM NOSSA CIDADE?

- () Campanhas educativas
- () Melhoria da estrutura viária
- () Aumento das fiscalizações
- () Mais rigor nas punições legais
- () Outros_____

12- COMO VOCÊ AVALIA A ATUAÇÃO DO POLICIMENTO RESPONSÁVEL PELO TRÂNSITO AMAPAENSE?

() Ótimo () Bom () Insuficiente () Péssimo

13- COMO VOCÊ AVALIA A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO (PREFEITURA E GOVERNO DO ESTADO) NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO TRÂNSITO AMAPAENSE?

() Ótimo () Bom () Insuficiente () Péssimo